



**RECUEIL DES TEXTES DE RÉFLEXION**  
**Consultation publique dans le cadre de**  
**l'élaboration du Plan climat**

**Juin 2021**

## TABLE DES MATIÈRES

---

### MISE EN CONTEXTE

### TEXTES DE RÉFLEXION DÉPOSÉS

- Monsieur Frédéric Gourd, Société de transport de l'Outaouais
- Madame Diane Paré, Association pour l'environnement de Limbour
- Monsieur Sylvain Michaud, AVÉQ
- Madame Janie Larivière, COBALI
- Monsieur Réal Lalande, Action Climat Outaouais
- Monsieur Bill Clennett, Citoyen
- Madame Marie-Josée Audet, Evolugen
- Monsieur Nelson Molina, Communauto
- Monsieur Benoît Delage, CREDDO
- Madame Véronique Martin, MOBI-O
- Madame Geneviève Mercier, Commission de la capitale nationale
- Madame Valérie Deblois, Résolu – Produits forestiers
- Madame Lucie Métras, Alliance Parc Deschênes
- Madame Catherine Patry, Brigil

## **MISE EN CONTEXTE**

---

La Ville de Gatineau a organisé des activités de consultation publique dans le cadre de la démarche d'élaboration de son Plan climat. Les citoyens et les représentants d'organismes ont été invités à participer à l'une des activités s'étant déroulée entre le 26 avril et le 21 mai 2021 : un questionnaire en ligne disponible sur la page Web de la Ville; un atelier en ligne avec les membres des comités et commissions et une séance de consultation virtuelle ouverte à tous.

En plus de ces activités, 14 organismes et partenaires ont déposés à la Ville un texte de réflexion sur le sujet. Une compilation de ses textes de réflexion se retrouvent dans le présent document.

**Monsieur Frédéric Gourd, Société de transport de l'Outaouais**

---

## Société de transport de l'Outaouais - Plan Climat de la Ville de Gatineau

Le présent document de réflexion stratégique se veut une première contribution de la Société de transport de l'Outaouais (STO) aux efforts visant la réalisation du Plan Climat de la Ville de Gatineau et l'atteinte de ses objectifs en matière de lutte et d'adaptation aux changements climatiques. Dans les mois et les années à venir, la Ville de Gatineau pourra compter sur l'entière collaboration et le soutien de la STO dans la réalisation et la mise en œuvre de son Plan Climat.

Seront abordés le rôle de la STO dans l'atteinte des objectifs du Plan Climat, la nécessité de planifier de façon intégrée l'aménagement du territoire et la mobilité à Gatineau, et finalement les modalités de succès liées à des moyens concrets tant en matière d'offre de services de transport en commun que de mesures de gestion de la demande en matière de mobilité. Sera finalement présentée une courte réflexion abordant les impacts de la Covid 19 sur la mobilité régionale en lien avec la lutte aux changements climatiques et l'atteinte des objectifs du Plan Climat.

### **Rôle de la STO dans l'atteinte des objectifs du Plan Climat**

Selon notre compréhension, le Plan Climat a deux horizons de planification et d'objectifs distinct échelonnée sur trois décennies, soit une réduction des gaz à effet de serre (GES) et autres polluants atmosphériques de 35% d'ici 2030, et la carboneutralité d'ici 2050. Bien qu'elle soit consciente qu'elle aura un rôle important à jouer dans l'atteinte des objectifs et le maintien des acquis à long terme, **la STO reconnaît d'entrée de jeu qu'elle aura un rôle prépondérant à jouer pour que soient atteints les objectifs 2030 de la Ville de Gatineau en matière de lutte aux changements climatiques.** Dans le contexte où d'autres secteurs requerront plusieurs années de transformation avant de pouvoir offrir des contributions significatives, une proportion très importante des réductions d'émissions de GES nécessaires à l'atteinte des objectifs à l'horizon 2030 du Plan Climat devra être portée par le secteur des transports nous semble-t-il.

Effectivement, dans le contexte où le secteur des transports génère à lui seul de 42% à 45% des émissions de GES selon les différentes estimations, et ce tant à Gatineau qu'au Québec en général, et dans le contexte où ce secteur a la capacité d'agir dès maintenant et est déjà engagé dans la lutte aux changements climatiques depuis plusieurs années, la STO reconnaît donc l'importance du rôle qu'elle devra assumer d'ici 2030.

Après avoir identifié le rôle de la STO dans la réalisation des objectifs 2030 du Plan Climat, un constat inévitable en découle : **la STO ne pourra agir seule.** Pour atteindre ces objectifs, il nous

semble qu'une importante mise à jour de nos objectifs régionaux en matière de planification des transports (ex. : stratégie régionale de mobilité durable) devra rapidement être développée parallèlement au Plan Climat, et mise en œuvre par la Ville de Gatineau, la STO et leurs partenaires de façon à s'inscrire en cohérence avec les objectifs du Plan Climat. La Ville devra faire preuve d'un leadership à la hauteur de l'urgence climatique, et savoir mobiliser autour d'elle l'ensemble des grands acteurs régionaux pour l'appuyer dans le déploiement d'une telle stratégie afin que soient atteints les objectifs 2030 du Plan Climat.

En ce qui a trait au déploiement d'infrastructures et de services de transport en commun, la STO ne pourra assurer la mise en service d'une offre de transport en commun correspondant à l'importance des objectifs du Plan Climat sans pouvoir compter sur un très important soutien de la Ville de Gatineau, car plusieurs leviers essentiels à la réalisation de tels projets échappent au contrôle de la STO et sont aux mains des autorités municipales, québécoises et fédérales.

### **Planification intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité**

Bien qu'elles soient hautement prioritaires, **la lutte et l'adaptation aux changements climatiques s'inscrivent dans un réseau complexe d'enjeux où causes et effets doivent être rigoureusement pris en compte.** Par exemple, l'électrification du parc automobile régional pourrait contribuer positivement à la réduction des GES, tout en ne contribuant que très peu à réduire les impacts sociaux et économiques de la congestion sur les réseaux routiers de l'Outaouais. Rappelons-nous également que sur le plan économique, les importants coûts de développement et d'entretien des infrastructures routières sont déjà problématiques, tant au niveau du réseau municipal que du réseau national (MTQ).

L'électrification du parc automobile régional, bien que souhaitable, ne réglerait en rien non plus et pourrait même exacerber l'étalement urbain et ses importants impacts associés, tels que la destruction de milieux naturels et la perte des services écologiques associés, ou encore le déploiement toujours plus vaste de coûteuses infrastructures (transport, énergie, communications, approvisionnement en eau, etc.). En résumé, retenons donc que **ces enjeux sont fortement liés et qu'ils ne devraient pas être pris en compte séparément les uns des autres.**

En matière de planification intégrée de l'aménagement du territoire et de la mobilité, la Ville de Gatineau et ses partenaires peuvent compter sur l'excellent Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) adopté en 2015. Effectivement, les objectifs de mobilité durable contenus dans le SADR représentent une solide base sur laquelle s'appuyer pour que le transport

en commun et les modes de transport actifs puissent maximiser leurs contributions respectives en matière de lutte aux changements climatiques. À cet effet, **la STO recommande** :

- Que les objectifs du SADR en matière d'aménagement et de mobilité durables soient rigoureusement poursuivis;
- Que le Plan Climat s'appuie fortement sur le SADR pour atteindre ses objectifs de réduction de GES à l'horizon 2030;
- Que la Ville de Gatineau, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Climat, révise à court terme les objectifs du SADR en matière d'aménagement et de mobilité durables (parts modale, taux d'occupation des véhicules, gestion de la demande, politique de stationnement, mixité des usages, densité, etc.) de façon à concourir de façon cohérente aux objectifs 2030 du Plan Climat;
- Que la Ville de Gatineau lance un chantier régional visant l'élaboration et la mise en œuvre à court terme d'une stratégie de mobilité durable 2021-2030.

Il est à noter qu'en raison de la structure du marché de l'emploi régional (très forte présence de la fonction publique fédérale et du secteur des services en général), le territoire de la MRC des Collines, qui connaît une très forte croissance démographique depuis plusieurs années, devraient être pris en compte et ses principaux acteurs interpellés puisqu'une très forte proportion de leurs résidents se déplacent sur ou au travers du territoire de la Ville de Gatineau. La même chose est vraie dans une moindre mesure pour les autres MRC de la région.

### **Gestion de l'offre et de la demande en transport**

Traditionnellement, le secteur des transports a toujours priorisé une gestion de l'offre pour résoudre les problématiques de mobilité. Fortement associés aux objectifs de développement économique, la gestion de l'offre de transport s'est d'abord soldée par la mise en place d'un très important réseau autoroutier et de réseaux routiers municipaux à très forte capacité, avec tout ce que cela représente en termes d'impacts sociaux et environnementaux, sans parler des impacts économiques liés aux coûts de développement et d'entretien de ces réseaux tel que mentionné précédemment. Ensuite, les investissements en matière de transport en commun ont connus une croissance graduelle dans les enveloppes budgétaires dédiées aux transports, mais toujours dans une optique de gestion de l'offre. Tant les réseaux routiers que de transport en commun avaient pour vocation de répondre à la demande et de se développer toujours davantage de manière à accompagner la croissance de la demande et à maintenir des conditions de circulation fluides pour assurer le développement économique et la mobilité des « ressources » humaines et des marchandises.

Les grands enjeux qui nous confrontent maintenant ont évidemment fait évoluer nos réflexions dans les dernières années. Urgence climatique, santé publique (pandémie, obésité, isolement social, etc.), enjeux sociaux (accessibilité, employabilité, équité sociale, etc.) sont tous, pour ne citer que ces exemples, des enjeux militant en faveur d'une poursuite de la croissance de l'offre de transport en commun et d'infrastructures dédiées aux modes de transport actifs, auxquels s'ajouteront bientôt des enjeux de natures économiques et sociales liés à la relance post-Covid et aux mutations que la pandémie aura engendrée à de multiples niveaux.

Ainsi, si une croissance historique de l'offre en matière de mobilité durable sera nécessaire à l'atteinte des objectifs 2030 et 2050 du Plan Climat, cette dernière ne sera pas suffisante. **La croissance de l'offre devra être accompagnée de mesures de gestion de la demande.**

Nous pourrions donc réfléchir à la possibilité de réduire la capacité dédiée aux automobiles pour augmenter celle dédiée au transport en commun et aux modes actifs (« vols de voies » plutôt qu'élargissements). Nous pourrions également réfléchir à des mesures visant une réduction de l'utilisation individuelle de l'automobile (auto solo) sur le territoire municipal. De nombreuses autres mesures pourraient également être envisagées pour que les objectifs du Plan Climat soient atteints. Mentionnons par exemple : mesures de gestion des stationnements (réduction de l'offre); formalisation des mesures adoptées en matière de télétravail pendant la pandémie; environnements favorables aux saines habitudes de vie et aux déplacements actifs; densité/mixité et poursuite des objectifs urbanistiques liés aux concepts de « village urbain » et de « zones axées sur le transport en commun » (ZATC), centraux dans le SADR; heures de travail et d'études flexibles et semaines de travail compressées; usage combiné d'incitatifs et de contraintes (bonus/malus), etc. etc. La Ville de Gatineau pourra compter sur la collaboration de la STO dans l'identification des mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs du Plan Climat.

### **Impacts de la Covid 19 sur la mobilité régionale**

Au cœur de la tempête, nous pourrions croire que nos dynamiques de déplacement seront altérées pour toujours. Tout au long de la pandémie, les questions liées aux changements de comportements de mobilité des populations ont été abordés par les planificateurs en matière de mobilité, tant dans la région de l'Outaouais et de la capitale nationale du Canada, qu'au Québec, au Canada et à l'étranger. Il ressort globalement de ces réflexions et analyses que bien que certaines grandes tendances aient été modifiées, tels que la très importante croissance du télétravail ou encore le transfert modal du transport en commun vers l'automobile, ces modifications seraient temporaires dans une large proportion quand on se projette à un horizon à moyen terme. En d'autres mots, les estimations actuelles mènent à croire que les impacts de

la pandémie sur la mobilité régionale représenteront l'équivalent de l'absorption de quelques années de croissance de la demande en transport. **Les tendances observées actuellement ne devraient donc pas modifier de façon significative ou essentielle nos réflexions sur la mobilité régionale et ses impacts sur les changements climatiques et les cibles du Plan Climat à l'horizon 2030.**

**Madame Diane Paré, Association pour l'environnement de Limbour**

---



Association pour l'environnement de Limbour  
Sondage sur le Plan Climat de la Ville de Gatineau  
Mai 2021

Consultation publique - Vers un Plan climat - Printemps 2021

La Ville de Gatineau consulte sa collectivité afin d'identifier et prioriser les grandes actions à mener pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques.

Pour cela nous avons engagé le développement du Plan climat de Gatineau, qui orientera les actions pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (GES) et adapter notre territoire aux aléas climatiques des prochaines années et décennies.

Votre organisation est un moteur du développement de notre territoire et, à ce titre, nous souhaitons vous entendre sur les priorités que ce plan devra considérer et sur vos besoins pour contribuer à sa réalisation.

Nous vous invitons alors à nous faire part de vos réflexions en faisant, autant que possible, référence au cadre proposé pour le Plan climat qui est basé sur les 7 domaines d'action suivants :

1. Bâtiments
2. Transports
3. Gestion des matières résiduelles
4. Sécurité publique et gestion de crise
5. Urbanisme, infrastructures naturelles et bâties
6. Économie locale et alimentation
7. Gouvernance, financement et mobilisation citoyenne

Également, si votre texte fait référence à des documents spécifiques, nous vous invitons à l'adresse courriel suivante : [REDACTED]

Association pour l'environnement de Limbour; organisme (OBNL) environnemental de citoyens du district Limbour

Quelles sont d'après vous les grandes actions à prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques ?

- **Urbanisme, infrastructures naturelles et bâties :**
  - Renforcer substantiellement la canopée et le verdissement du territoire.
  - Refondre la réglementation d'urbanisme afin qu'elle concorde avec ces objectifs.
  - Adoption d'un Plan directeur d'aménagement des secteurs et corridors de biodiversité.
  - Création de jardins pollinisateurs dans les parcs.
  - Plantation d'espèces indigènes et diversification des types de couvre-sols.
  - S'assurer de respecter les bassins versants des cours d'eau sur le territoire de Gatineau et de ne pas les recouvrir.



- **Transports** : tous les éléments du document sont importants. Il est primordial de réduire l'utilisation de l'auto-solo. Les projets de pistes cyclables dans la couronne de la Ville doivent être mis en œuvre le plus tôt possible pour permettre aux usagers de les utiliser dans l'après-pandémie. Il faut également éduquer les jeunes dans les écoles primaires et secondaires (ainsi que leurs parents) d'utiliser leurs vélos au lieu de se faire conduire par les parents...
- **Matières résiduelles** : il est impératif que les ICI participent au recyclage, au compostage et à la diminution des déchets ultimes. C'est l'affaire de tous.
- **Sécurité civile et gestion de crise** : « Protéger et restaurer les milieux humides », « prévenir les risques liés aux glissements de terrain » sont des solutions envisagées de se préparer aux changements climatiques en terme d'urbanisme et d'infrastructures naturelles et bâties.
- **Resserrer les liens existants**, et en créer de résilients, avec les organismes notamment du collectif et les autres organismes partenaires afin d'assurer un processus décisionnel inclusif répondant aux besoins et aux aspirations du milieu.
- **Tous les services** offerts aux citoyennes et citoyens doivent être pensés à travers le prisme de « faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques ». Pour ce faire, la Ville doit fournir plus de personnel à son Service de l'environnement.

Comment pourriez-vous contribuer au Plan climat à votre échelle? Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer ?

Rappelons tout d'abord que l'Association pour l'environnement de Limbour (l'APEL) est le plus ancien et le seul organisme voué à l'environnement à Gatineau pour un district et elle existe depuis 2003. Ses activités sont multiples dont : plantations d'arbres indigènes, contrôle d'espèces exotiques envahissantes, activités éducatives auprès des résidents(es) et familles,

Dans la perspective de transition vers un milieu de vie « sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques », la Ville devrait à notre échelle :

- Afin de faciliter nos activités et dans la suite logique de nos activités et objectifs et de celles des autres organismes tendant vers le même but que la Ville, il faut intégrer cette démarche de transition au processus décisionnel et à la prestation des services notamment du Service de l'environnement pour que toutes les activités soient pensées dans cette perspective;
- Dresser un portrait complet du territoire en matière de biodiversité afin de nous permettre de les bonifier, de lutter contre les plantes envahissantes, d'augmenter la canopée et aménager les aspects conviviaux des parcs et la transition écologique;
- Interdire les zones résidentielles, industrielles et commerciales près des zones humides et assurer la protection intégrale des marais et étangs de Limbour, de l'Escarpement et du secteur nord de la rue Le Gallois;
- Mettre en œuvre un programme de sauvegarde et de bonification des zones humides en collaboration avec l'APEL;



Association pour l'environnement de Limbourg  
Sondage sur le Plan Climat de la Ville de Gatineau  
Mai 2021

- Conserver des bandes riveraines de plus de 30 mètres;
- Exiger le verdissement obligatoire dans les projets de construction, de rénovation ou d'agrandissement;
- Identifier, en collaboration avec l'APEL, des indicateurs environnementaux permettant de mesurer l'évolution de la qualité de l'environnement du district et de Gatineau;
- Ne pas accepter de dérogation éliminant un habitat naturel ou une partie d'un boisé urbain;
- Concevoir et appliquer un plan global de lutte contre les plantes envahissantes destiné à en assurer la biodiversité et la régénération;
- Conserver un minimum de 30% de boisés dans le district;
- Ajouter, réparer et entretenir les pistes cyclables et compléter les trottoirs dans les artères du district n'en possédant pas;
- Éliminer l'utilisation des pesticides de même l'utilisation des plastiques;
- Effectuer un suivi réel des infractions environnementales et augmentation corsée des amendes;
- Mandater l'APEL pour faire la vigie de nos parcs et espaces verts publics dans le district Limbourg;
- Ces mesures comprennent notamment d'attirer un fonctionnaire à ce mandat de coopération entre les citoyennes et citoyens, les organismes et la Ville afin de s'assurer que les principes fondamentaux soient intégrés à chacune des étapes et des décisions.
- Et globalement, dans la suite logique de cette démarche, promouvoir et incarner durablement une ville verte et durable où il fait bon vivre et respirer dans le respect de la survie des écosystèmes.

Merci de nous consulter

Diane Paré  
Présidente

René Leduc  
Vice-président

Association pour l'environnement de Limbourg

**Monsieur Sylvain Michaud, AVÉQ**

# Mémoire - Plan Climat Gatineau 2021

## Introduction

Mon nom est Sylvain Michaud, citoyen du [REDACTED] Voici mon humble participation à la consultation citoyenne en regard du Plan Climat de la Ville de Gatineau en 2021. Quand je suis arrivé à Aylmer en janvier 1981 pour ouvrir avec ma conjointe la première clinique d'optométrie dans une ville d'alors 25 000 citoyens, j'étais bien loin d'imaginer que 40 ans plus tard je présenterais un document en rapport avec un Plan Climat visant à réduire les émissions de GES. À une échelle municipale laquelle s'inscrit dans une démarche également provinciale, fédérale voire planétaire... pour préserver la survie de l'espèce humaine, rien de moins.

Retraité depuis 2017, je suis père de 2 garçons et j'ai 2 petits-fils. Récemment, la Ville de Gatineau vient d'adopter des cibles de réduction de GES pour 2030 et vise la carboneutralité pour 2050. C'est dans 30 ans et il est peu probable j'en sois témoin. Alors qu'est-ce qui interpelle un baby boomer?

Je conduis une voiture (100%) électrique depuis 2014 venue remplacer une auto hybride acquise 5 ans plus tôt. En 2018, une 2e voiture électrique, à grande autonomie, a pris la place de notre (2e) voiture à essence. Depuis, nous nous sommes libérés des variations du prix à la pompe, de la très grande majorité des frais d'entretien et de la production de GES. Mais aussi, on l'oublie souvent, de la pollution du bruit et de l'air (ozone, monoxyde de carbone, dioxyde de soufre et dioxyde d'azote). À propos des effets néfastes des véhicules à combustion je vous recommande de lire la contribution de Dr François Reeves, cardiologue d'intervention, CHUM et Cité-de-la-Santé de Laval dans le guide *L'Auto électrique... et plus!* en 2018<sup>1</sup>.

À Gatineau, le secteur du transport, selon l'inventaire AECOM 2015 publié en janvier 2017, est responsable de 44,3% (38,4% en transport routier + 5,4% en transport non-routier) de la production des GES<sup>2</sup>. Il est donc primordial qu'il fasse partie d'un plan d'action visant à atteindre les cibles de réduction énoncées ci-haut.

Ayant représenté l'AVÉQ (Association des Véhicules Électriques du Québec) en Outaouais depuis 2015, je vais consacrer la plus grande partie de mon document à l'électrification des transports. J'entends toutefois aussi traiter des bénéfices apportés par le co-voiturage et l'auto partage. J'aborderai également le secteur du chauffage et de la climatisation des bâtiments que se partagent l'électricité, le gaz naturel et le mazout tant au niveau résidentiel qu'aux plans commercial et industriel.

---

<sup>1</sup> L'Auto électrique... et plus! Éditions de l'Homme, 2018, pages 42-54)

<sup>2</sup> Inventaire des émissions de gaz à effet de serre - 2015, Ville de Gatineau, AECOM, Janvier 2017

## **Les véhicules motorisés à Gatineau**

Selon le site de la SAAQ<sup>3</sup>, il y avait en 2019 à Gatineau (statistiques les plus récentes) 162,975 véhicules de promenade et 29,675 véhicules commerciaux pour un total de 192,650. Par ailleurs, selon les statistiques de l'AVÉQ au 31 décembre 2020<sup>4</sup>, il y avait 2193 véhicules électriques ou hybrides rechargeables soit un peu moins de 1% de ce total. Gatineau occupait ainsi, en chiffres absolus, la 7e place au palmarès des villes du Québec en ce qui a trait à la portion électrifiée de l'ensemble des véhicules sur son territoire. Cela peut paraître honorant; toutefois en nombre **relatif** (#VÉ par citoyen), Gatineau ne faisait pas partie des 15 premiers. Saint-Lambert, en tête au Québec avec 3,8% et même Chelsea, 11e avec 3,2% devançant Gatineau. Il y a donc matière à amélioration pour la 4e ville en terme de population au Québec.

Bien que la proportion des véhicules électriques dépasse de peu 1% au niveau provincial (91,826 sur 6,697,819), il faut souligner qu'ils sont en forte progression au Québec ayant constitué environ 7% des nouvelles acquisitions de tous les véhicules en 2020. L'offre de nouveaux modèles, notamment dans le populaire secteur des VUS et multi segments, s'est améliorée dans les dernières années et elle va se croître en 2021 et les années à venir. Plusieurs grands constructeurs reconnus comme GM, VW, Hyundai, Kia, Ford ainsi que de nouveaux joueurs (Rivian, Lucid) suivent la route tracée par Tesla et cela incite de plus en plus de gens à s'intéresser aux véhicules électriques.

La proportion des **100% électriques** est devenue plus importante que celle des hybrides rechargeables: ces derniers ont une autonomie tout électrique relativement faible et ont recours aux énergies fossiles pour une bonne partie de leur utilisation. Aussi il est fréquent d'entendre les gens dire que « leur prochaine voiture sera électrique » alors que chez les électromobilistes, près de 100% affirment dans les sondages qu'ils ne retourneront plus jamais à un véhicule à essence.

La population de Gatineau étant estimée à 290 239 en 2020<sup>5</sup>, on arrive à un ratio de 1,78 personnes par véhicule de promenade ou 1,51 toutes catégories regroupées. Ça peut étonner mais il n'y a qu'à regarder le nombre de véhicules que l'on retrouve dans le stationnement des résidences uni familiales (60% du total des habitations à Gatineau<sup>6</sup>). Il ne faut pas se surprendre de la congestion routière observée aux heures de pointe en semaine où l'auto solo est reine comme l'a bien évoquée Mme Catherine Morency lors de sa présentation à la Ville de Gatineau le 3 décembre 2019<sup>7</sup>. Vous êtes « pris dans le trafic »? Non, « vous êtes le trafic » a écrit avec justesse Daniel Breton dans une chronique du Journal de Montréal<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> [bdso.gouv.qc.ca](https://bdso.gouv.qc.ca) transport routier 2019 publié le 12 novembre 2020

<sup>4</sup> <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-mars-2020-infographie>

<sup>5</sup> <https://statistique.quebec.ca/fr/document/population-et-structure-par-age-et-sexe-municipalites/tableau/estimations-de-la-population-des-municipalites-de-25-000-habitants-et-plus>

<sup>6</sup> Synthèse du Profil de l'habitation - Portrait de Gatineau (Produit par le Service de l'urbanisme et du développement durable, Ville de Gatineau, septembre 2013. ISBN 978-2-920961-75-3)

<sup>7</sup> <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1415510/sixieme-point-gatineau-ottawa-pas-solution-expertes>

<sup>8</sup> <https://www.journaldemontreal.com/2019/07/10/vous-netes-pas--pris-dans-le-traffic>

## *Des pistes de solution?*

On entend encore très souvent les gens dire que ce n'est pas en remplaçant tous les véhicules thermiques (moteur à combustion) par des véhicules électriques que l'on va régler tous les problèmes. Avec raison et notamment en ce qui a trait à la congestion routière. Pensons-y un peu: pour une population de 8,5 millions de personnes au Québec, il y a plus de 6 millions de véhicules! Ouf!

Comme plusieurs je crois que la voiture électrique n'est pas LA solution mais bien UNE des solutions. Il faut reconnaître que les véhicules électriques, bien que leur production occasionne plus d'émissions de GES, n'émettent aucun GES lors de leur utilisation tant et si bien que sur un cycle de vie complet (de la construction à la mise au rancart), leur bilan environnemental est supérieur à celui des véhicules à combustion. Cela est particulièrement le cas ici au Québec où la production d'électricité n'est pas issue des énergies fossiles. Plusieurs articles ont été publiés pour le confirmer et je vous recommande celui-ci<sup>9</sup>.

À Gatineau, nous avons accès à l'hydroélectricité, une source d'énergie propre, renouvelable, bon marché et disponible sur tout le territoire. Pour une grande proportion des ménages, deux voire trois véhicules sont la norme; il est donc envisageable de passer à l'électrique pour un de ceux-ci lorsque vient le temps de procéder à son remplacement. D'ailleurs le gouvernement du Québec a annoncé dans son Plan pour une Économie Verte l'obligation que tous les véhicules neufs soient électrifiés au plus tard en 2035.

D'ici là, il est à prévoir que la valeur des véhicules à essence va se déprécier davantage que celle des véhicules électriques. Des subventions à l'acquisition de véhicules électriques sont actuellement offertes par les gouvernements provincial et fédéral de façon à propulser cette technologie relativement récente. Il en va de même pour les bornes de recharge à domicile<sup>10</sup>. Plusieurs experts prévoient que le coût de production des VÉS rejoindra la parité avec celui des véhicules thermiques d'ici 2025 ou peut-être même avant. Il est donc à prévoir que ces incitatifs gouvernementaux, offerts à tous les citoyens sans restriction, vont graduellement disparaître quand l'adhésion aux véhicules électriques sera bien implantée.

Pour le moment, ce sont surtout les propriétaires qui sont les plus aptes à faire le saut vers l'électrique car ils peuvent faire installer une borne de recharge à domicile. Mais déjà des entreprises se spécialisent dans des solutions pour les logements en co-propriété. Certaines municipalités offrent également des subventions<sup>11</sup> pour l'installation de bornes de recharge; il serait souhaitable que Gatineau les imite comme cela avait été demandé par l'AVÉQ Outaouais à la séance de la CTDDS qui portait sur l'électrification des transports le 27 mars 2019.

D'ici 2030, les cibles de réduction de GES (35% pour la Communauté et 50% pour la Municipalité) pourraient être atteintes avec le passage à l'électrique sur une base de remplacement annuel de 4% du parc automobile gatinois (environ 6520 véhicules). Cela peut paraître beaucoup mais quand on considère que la moyenne des gens changent de véhicules aux

<sup>9</sup> <https://www.aveq.ca/actualite/actualites/essence-vs-electrique-qui-emet-le-moins-de-ges-au-total>

<sup>10</sup> <https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/decouvrir/recharge/recharge-domicile.asp>

<sup>11</sup> <https://www.aveq.ca/toutes-les-subventions.html>

10 ans, le nombre total de 162 975 mentionné ci-haut serait changé à raison de 16,297 par année soit près de 3 fois plus.

Et nous n'avons pas encore parlé de co-voiturage qui, s'il était adopté par une personne sur quatre, ferait en sorte de diminuer le nombre de véhicules sur la route de 20% (4 véhicules qui transportent 5 personnes). Les heures de pointe ne seraient plus les mêmes et l'état des routes se détériorerait moins vite. Tout cela est sans compter l'effet de la pandémie qui a fortement provoqué le passage au télétravail. Plusieurs personnes souhaitent le voir devenir le nouveau standard pour les nombreux employés de la fonction publique. Le co-voiturage est une avenue importante à explorer pour la Ville de Gatineau: une application téléphonique pourrait être développée pour apparier les personnes intéressées à se prévaloir de cette modalité de transport. Il y a aussi un bénéfice à escompter pour la durée de vie des véhicules (moins utilisés) des citoyens qui y participeraient.

Bien entendu, le transport collectif et l'auto partage sont également des modalités à combiner pour participer à cet effort collectif. Si on les jumelle, la tâche à accomplir pour atteindre les cibles de GES ne paraît soudainement plus aussi difficile que ce qu'on pouvait anticiper. Pour ce qui est de la durée d'un véhicule électrique, il importe de souligner qu'elle est de beaucoup supérieure à celle d'un véhicule à combustion qui, souvent, est en fin de vie après 250 à 300 mille kilomètres. De nombreux exemples le confirment et ce bien que les véhicules électriques ne sont apparus que depuis 10 ans. Je vous propose cet article relatant l'expérience de cet Allemand dont la Tesla S 2013 a atteint plus de 1,000,000 km en novembre 2019<sup>12</sup>.

### **Consommation de l'énergie - secteur résidentiel**

Dans le document État de l'Énergie au Québec HEC 2021 que l'on peut télécharger<sup>13</sup>, le graphique 29 (p.36) révèle pour 2018 les différentes sources d'énergie pour le secteur résidentiel: électricité 66%, bois de chauffage 22%, gaz naturel 7%, mazout 4%, autres 1%.

Or, à Gatineau, le portrait est différent: électricité 49%, gaz naturel 38%, mazout léger 11%, autres 2% selon le premier inventaire de GES fait en 2009 (les données 2015 ne sont pas disponibles). Ces données ont été recueillies auprès du service de l'évaluation pour le développement des inventaires d'émissions de GES.

À la page 45 du document du HEC, le graphique 41 fait le bilan des émissions de GES par source d'énergie. Ainsi, le **gaz naturel** est responsable de 12 Mt equiv. CO<sub>2</sub> (5 Mt pour le résidentiel, commercial et institutionnel et 7 Mt pour l'industriel) sur le total de 82 Mt pour toutes les sources d'énergie au Québec. Sans surprise, l'électricité a un score de 0 Mt.

Comme le rapport électricité/gaz naturel (66 : 7) dans l'ensemble du Québec est très différent de celui à Gatineau (49 : 38), il va de soi que le gaz naturel contribue pour une plus grande

<sup>12</sup> <https://www.futura-sciences.com/tech/breves/voiture-electrique-il-parcouru-1-million-kilometres-tesla-model-s-1609/> <https://www.futura-sciences.com/tech/breves/voiture-electrique-il-parcouru-1-million-kilometres-tesla-model-s-1609/>

<sup>13</sup> <https://energie.hec.ca/eeq/>

proportion aux émissions totales de GES dans notre ville. En effet, Gazifère arrive 2e en tant que distributeur de gaz au Québec après Énergir (auparavant Gaz Métro). Aux pages 12 et 13 du document du HEC mentionné ci-haut, on peut lire:

*« Le gaz naturel arrive au Québec par le réseau de transport de TC Énergie (voir graphique 7), puis est acheminé dans les réseaux de distribution de Gazifère et d'Énergir (voir graphique 8). Gazifère, une société affiliée à Enbridge Gas Distribution de l'Ontario, compte près de 43 500 clients et exploite 990 kilomètres (km) de réseau gazier dans la région de l'Outaouais. »*

*...« En novembre 2016, Énergir a procédé au déplacement du point principal de réception de ses approvisionnements d'Empress, en Alberta, et de Dawn, en Ontario. Dawn est un carrefour connecté à plusieurs grands bassins d'approvisionnement en Amérique du Nord, soit le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien, les Rocheuses américaines, le « Mid-Continent », Marcellus et le golfe du Mexique. Comme la production non traditionnelle de gaz de schiste s'accroît en Amérique du Nord, la proportion de cette source dans le réseau québécois va en grandissant. En 2018, environ 86 % de l'approvisionnement d'Énergir s'effectuait au carrefour gazier de Dawn et 12 % à partir d'Empress (voir graphique 8). Vers la fin de l'année 2017, les premières injections de GNR dans le réseau gazier d'Énergir ont eu lieu à partir du Centre de valorisation des matières organiques de la Ville de Saint-Hyacinthe. Cette source représente aujourd'hui un peu plus de 1 % des volumes de gaz dans le réseau. »*

On entend souvent dire par notre gouvernement québécois que le gaz naturel est une « énergie de transition ». Je vous propose une analyse scientifique du biophysicien Marc Brullemans qui traite du gaz de schiste dans le contexte du projet Gazoduc et Énergie Saguenay<sup>14</sup> de la société en commandite GNL Québec (qui vient de changer de nom pour Symbio infrastructure). En fait, la réduction de l'émission des GES ne passe pas par la transition du pétrole vers une autre source d'énergie fossile mais plutôt par une source propre et renouvelable (hydroélectricité, éolienne, photovoltaïque).

Toutefois, le GNR (gaz naturel renouvelable) constitue une alternative écologique intéressante pour diminuer les émissions de GES. Le gouvernement du Québec a adopté en 2019<sup>15</sup> un Règlement concernant la quantité de gaz naturel renouvelable devant être livrée par un distributeur (RLRQ c R-6.01, r.4.3). Là où le bât blesse, c'est que le minimum requis est de **1%** en 2020, **3%** en 2023 et **5%** en 2025. Cela laisse donc **95%** de gaz naturel issu de la fracturation hydraulique lequel est reconnu comme fortement émetteur de GES.

Le site web de Gazifère consacre au GNR une page qui en fait la promotion et où le consommateur peut y sélectionner la proportion qu'il désire recevoir. La grille tarifaire y apparaissant risque toutefois de refroidir les ardeurs de plusieurs personnes qui ont choisi le gaz naturel parce que plus abordable que l'électricité (un argument souvent évoqué par Gazifère) et qui seraient tentés par une approche plus verte.

---

<sup>14</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=yqjF2rqNzo8&t=3s>

<sup>15</sup>

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=1&file=69232.pdf>

Par ailleurs, une annonce récente a été faite en rapport avec l'hydrogène vert<sup>16</sup> et a d'ailleurs été bien reçue par de nombreux politiciens de la région. Ce projet conjoint de Évolugen et Gazifère vise à injecter de l'hydrogène (issu de l'électrolyse de l'eau en utilisant de l'électricité, jusqu'à 5%) dans le réseau de distribution de Gazifère. Il y est question d'éviter la production de **15 000** tonnes de CO2 par année: cela suppose que le 95% résiduel (du gaz naturel « régulier ») serait responsable de **285 000** tonnes de CO2 par année.

Ne serait-il pas mieux d'envisager faire, comme mon ami [REDACTED] la conversion de sa vieille fournaise à gaz par une nouvelle offrant une réduction annuelle de 1000\$<sup>17</sup>. Imaginez si une subvention gouvernementale, à l'image de celle pour la conversion du mazout, était offerte pour favoriser une réduction de l'utilisation de gaz naturel ou même la conversion vers le tout électrique.

### **Conclusion et plan d'action**

La crise sanitaire dans laquelle nous vivons depuis mars 2020 aura fait la preuve que, malgré de nombreux aspects négatifs, des changements importants pouvaient être apportés à nos habitudes de vie. Le télétravail, le temps plus grand accordé à la vie familiale, l'achat local, la plus grande appréciation des travailleurs des services essentiels incluant les services de santé sont des éléments nouveaux susceptibles de faire partie intégrante du paradigme qui va définir nos habitudes et nos valeurs au sortir de cet événement marquant de notre histoire.

J'y vois un signal encourageant pour la prochaine crise (climatique) laquelle est aussi d'envergure mondiale. J'ose espérer que nous saurons nous préparer davantage de façon à éviter de prendre des décisions à la va-vite.

À mon avis, un plan d'action devrait comprendre les éléments suivants:

- un plan de la Ville pour commencer dès maintenant à électrifier sa flotte de véhicules à mesure que leur date de remplacement est arrivée;
- doter ses installations municipales de bornes de recharge à la fois pour ses besoins que ceux de ses employés;
- profiter des incitatifs financiers offerts par les gouvernements provincial et fédéral à cet égard;
- inciter sa population à faire la transition en participant à l'éducation de ses citoyens et faisant la promotion des véhicules électriques (qui méritent à être mieux connus);

---

<sup>16</sup> <https://www.gazifere.com/wp-content/uploads/2021/02/Communiqu%C3%A9-de-presse-Evolugen-X-Gazif%C3%A8re-20210225-FR-1.pdf>

<sup>17</sup> Disponible sur demande [REDACTED]

- participer à l'établissement d'une application mobile pour faire du co-voiturage une option facile pour favoriser son adhésion par les citoyens;
- favoriser les échanges avec d'autres municipalités québécoises pour partager des expertises, des idées novatrices et des bons coups en regard de la réduction de GES;
- participer avec les autres municipalités à des demandes conjointes de lois et règlements qui sont du ressort des gouvernements supérieurs;
- s'inspirer du programme de subvention pour la conversion du mazout à l'électricité pour demander aux gouvernements supérieurs de faire de même pour la conversion de sources d'énergies fossiles à des énergies renouvelables;
- instaurer une nouvelle culture d'entreprise pour faire en sorte que toute décision prise par la Ville le soit sur la base d'une évaluation de ses émissions de GES;
- instituer à l'interne un système d'évaluation annuel des émissions de GES de la Ville et de la Communauté pour permettre la comparaison avec les cibles annuelles afin de rectifier le tir rapidement au besoin;
- impliquer ses citoyens à participer activement à l'élaboration des mesures à mettre en place pour respecter les objectifs de réduction des GES prévus et favoriser leur input;
- coordonner et mettre en place des actions concrètes favorisant l'**efficacité énergétique** (un concept souvent évoqué notamment dans la pièce documentaire J'aime Hydro de Christine Beaulieu<sup>18</sup> (on y entend l'ex-Premier Ministre Jacques Parizeau demander: qu'est-ce qui coûte moins cher, économiser ou produire un kWh?));
- s'opposer à tout projet occasionnant l'augmentation de GES qu'il soit local ou non (par ex. GNL Québec) dont les conséquences négatives sont mondiales et ce même si leur éventuelle approbation relève de gouvernements supérieurs (comme par ex. l'aide financière de 10M\$ à Gazifère par le gouvernement québécois en 2018<sup>19</sup>).

Tout cela peut paraître un travail colossal. Mais, la crise sanitaire actuelle nous a permis de le constater, les citoyens sont capables de s'unir dans un but commun en changeant profondément des idées et des comportements que l'on pensait immuables. Question d'énergie. Propre.

Sylvain Michaud

Avril 2021

<sup>18</sup> <https://edition.atelier10.ca/pièces/j-aime-hydro-nouvelle-edition-augmentee>

<sup>19</sup> État de l'Énergie 2019 HEC (Rétrospective 2018) page 6

## **Références et lectures/liens web utiles**

1. Whitmore, J. et P.-O. Pineau, 2021. ***État de l'énergie au Québec 2021***, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, préparé pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Montréal.
2. Daniel Breton, Jacques Duval, et Pierre Langlois, 2018, ***L'Auto électrique... et plus!***, Éditions de l'Homme
3. Normand Mousseau, 2017, ***Gagner la guerre du climat (Douze mythes à déboulonner)***, Éditions du Boréal
4. Gilles Brien, 2017, ***Ce qu'on ne vous dit pas sur le changement climatique***, Éditions de l'Homme
5. **[www.aveq.ca](http://www.aveq.ca)**
6. **[roulonselectrique.ca](http://roulonselectrique.ca)**
7. **[vehiculeselectriques.gouv.qc.ca](http://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca)**
8. **[tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission](http://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission)**
9. **[https://roulezelectrique.com/comparaison-de-couts-bolt-ev-2022-vs-corolla-l-cvt-2021/?fbclid=IwAR3\\_C4M68BUYsa9LoBqs\\_tuGSpo9y-NcYhm3OJtX9ACL2pFt151TuPy7efw](https://roulezelectrique.com/comparaison-de-couts-bolt-ev-2022-vs-corolla-l-cvt-2021/?fbclid=IwAR3_C4M68BUYsa9LoBqs_tuGSpo9y-NcYhm3OJtX9ACL2pFt151TuPy7efw)**
10. **[https://rpmweb.ca/fr/videos/capsules/chroniques/le-plan-vert-du-quebec-est-il-realiste?fbclid=IwAR0g9T-YFjl1kG1LGsS6vZGMAbwGF0KM\\_zd7s7q7PZp-4BhwGGkKJLJG3tE](https://rpmweb.ca/fr/videos/capsules/chroniques/le-plan-vert-du-quebec-est-il-realiste?fbclid=IwAR0g9T-YFjl1kG1LGsS6vZGMAbwGF0KM_zd7s7q7PZp-4BhwGGkKJLJG3tE)**
11. **<https://www.aveq.ca/actualiteacutes/voici-pourquoi-les-voitures-a-hydrogene-ne-depasseront-pas-les-vehicules-electriques-car-elles-sont-genees-par-les-lois-de-la-science>**
12. **<https://www.aveq.ca/actualiteacutes/une-nouvelle-etude-demonstre-que-les-ves-sont-3-fois-plus-efficaces-que-ceux-a-lhydrogene>**
13. Daniel Breton, Pierre Langlois et coll., 2021, ***Le Guide Pratique de la Voiture Électrique... et plus!***, Éditions de l'Homme

**Madame Janie Larivière, COBALI**

---



## **Recommandations pour le Plan climat de la Ville de Gatineau**

### **Domaines d'action :**

#### *Bâtiments*

1. Afin d'assurer la conversion des bâtiments du parc immobilier vers des bâtiments durables, nous proposons de mettre l'accent sur des pratiques de gestion durable des eaux pluviales. Donc en plus d'inciter l'installation de toits verts, il serait impératif :
  - a. D'obliger le débranchement des gouttières et l'utilisation de déflecteurs;
  - b. D'encourager l'utilisation de baril de pluie;
  - c. De sensibiliser les citoyens à l'importance de la gestion durable des eaux pluviales;
  - d. D'encourager l'aménagement de jardin de pluie et de bassin de rétention à retenue prolongée plus particulièrement pour les immeubles commerciaux;
  - e. D'assurer l'aménagement des surfaces de **stationnements** avec de la végétation ainsi que des noues et des bassins de rétention pour drainer les eaux de ruissellement.

#### *Sécurité civile et gestion de crise*

1. Nous proposons de joindre les « solutions » concernant les inondations et les glissements de terrain puisque les deux sont étroitement liés.
2. Pour contrer les glissements de terrain se produisant sur les rives d'un cours d'eau, il faudrait accorder beaucoup plus d'importance à la végétalisation des rives, l'utilisation du génie végétal.
3. Réaliser des outils de sensibilisation aux citoyens portant sur la dynamique des cours d'eau. Par exemple ; le fonctionnement d'une crue et les conditions qui l'influencent – Qu'est-ce qu'une zone inondable et un espace de mobilité ? – L'influence du débit d'un cours d'eau sur l'érosion du lit du cours d'eau et des berges – Le lien entre les inondations et les glissements de terrain.
4. Intégrer, au sein de la ville, des repères sur le terrain indiquant les niveaux atteints par les crues précédentes, particulièrement celle de 2017 et 2019. Ceci permet aux citoyens de s'y référer. Il serait intéressant d'intégrer ces indicateurs de niveau d'eau à une création artistique.
5. Réaliser une modélisation et une cartographie des zones inondables indiquant quels secteurs seront touchés par des inondations en fonction du nombre de millimètres de pluie attendus et des données sur la hauteur de submersion (voir le projet en développement des stations limnimétriques de la Communauté métropolitaine de Montréal).

## *Urbanisme, infrastructures naturelles et bâties*

1. Favoriser l'aménagement de bassins à retenue prolongée à aspect naturels plutôt que des bassins secs. Les deux types de bassins ont leurs avantages et désavantages, mais les bassins à retenue prolongée sont moins populaires actuellement alors qu'ils améliorent davantage la qualité de l'eau, qu'ils sont plus visuellement intéressants et qu'ils favorisent la biodiversité urbaine. Dans certains cas, il est possible d'avoir des bassins de rétention secs, bassins d'orage, qui servent à accumuler l'eau pendant les épisodes de pluies, qui sont ensuite vidés dans les heures qui suivent et qui peuvent également servir de terrain de jeu.
2. Il serait important de se pencher pas seulement sur le myriophylle à épi, mais également sur les autres espèces exotiques envahissantes.
3. Dans les espaces végétalisés, ne pas oublier les bandes riveraines, qui améliorent la qualité de l'eau, et favoriser la présence d'arbres qui offrent de l'ombre donc de la fraîcheur et qui captent beaucoup d'eau en plus du CO<sub>2</sub>.
4. Dans une démarche pour la réduction des surfaces imperméabilisées, il serait important de tenir compte de la nature du sol (la région de Gatineau est reconnue pour avoir des sols argileux et rocheux) afin de promouvoir les alternatives appropriées et ainsi éviter des résultats qui pourraient amplifier la problématique. Dans les sols non perméables, favoriser l'aménagement de noues pour récolter l'eau de ruissellement et l'acheminer vers un bassin de rétention est probablement la meilleure option. Sinon, planifier la création de structure sous la surface perméable pour évacuer l'eau via des conduits dirigés vers des bassins de rétention par exemple. Dans les cas où le sol est perméable, l'utilisation de pavé perméable est encouragée.
5. Une manière de réduire les surfaces imperméabilisées est, lors de la réfection de rues, de réduire la largeur des rues pour aménager des pistes cyclables ou des noues permettant de recueillir et surtout ralentir les eaux de ruissellement.
6. Lors d'un webinaire sur les sels de voirie présenté par Agiro, la présentatrice [REDACTED] a terminé sa présentation en insistant sur le fait que la meilleure alternative n'existe pas vraiment. Il y a toujours des conséquences à l'utilisation de produit déglaçant, par exemple les options qui semblent plus naturelles entraînent une augmentation de la matière organique dans l'environnement et donc dans les cours d'eau ce qui n'est pas souhaité. La meilleure option est plutôt de réduire l'utilisation des sels de déglacage en s'assurant de déneiger les rues et les routes plus régulièrement.
7. Assurer l'accès aux cours d'eau et aux plans d'eau pour la fraîcheur et éviter les parcs à jeux d'eau qui utilisent l'eau en quantité excessive.

## *Autres*

1. Sensibiliser les citoyens à l'économie d'eau potable.
2. Favoriser l'utilisation de couleurs pâles sur les infrastructures pour réduire les îlots de chaleurs.
3. Augmenter la fréquence du balayage des rues pour éviter le transport de sédiments des rues dans les cours d'eau.
4. Utiliser des paillis de types copeaux de bois pour contrer l'évaporation
5. Étant donné que la ville de Gatineau comprend des terres agricoles, assurer le respect de la réglementation concernant les bandes riveraines, inciter l'aménagement de fossés à deux niveaux, les techniques de conservation des sols et assurer une irrigation des cultures maraichères avec de l'eau brute. En fait, nous croyons qu'il faudrait mettre davantage l'accent sur l'importance de s'adapter aux changements climatiques également en milieu agricole et rural.

**Monsieur Réal Lalande, Action Climat Outaouais**

---



**Action  
Climat  
Outaouais**

## ***Vers un Plan climat***

***Guide pour une consultation publique de la Ville de Gatineau***

**Analyse et contribution du groupe citoyen**

**Action Climat Outaouais**

**17 mai 2021**

**“... des transitions rapides et de grande envergure  
...sont nécessaires à court terme...”**

**Déclaration d'urgence climatique**

**Conseil municipal, Ville de Gatineau - 20 novembre 2018**

## Vers un Plan climat

Action Climat Outaouais (ACO) a fait une revue détaillée de la proposition *Vers un Plan climat* et a suivi les travaux de développement du Plan

Ce document constitue la réponse d'ACO aux deux questions posées par la ville

- **Vaste proposition** : les domaines d'action sont les bons - les actions/initiatives proposées sont pour la plupart adéquates
  - Le manque d'analyse empêche de les prioriser, pour cette raison, ACO décline de répondre au questionnaire/sondage en ligne
  - La plupart des enjeux/problèmes décrits sont génériques, toutes les municipalités y font face
  - **ACO recommande (1)** de s'inspirer des leaders (Ottawa, Montréal, UMQ, FCM, SHQ, SCHL...)  
La ville est invitée à consulter les ressources suivantes pour des recommandations d'actions :
    - Feuille de route Québec ZÉN – Front commun pour la transition énergétique  
Guide climat - RVHQ  
(consultés le 11 mai 2021)
- **Il y a urgence climatique !** Pendant que la préparation du Plan suivra son cours, des mesures ciblées inspirées de ce qui se fait de mieux ailleurs doivent être mises en place immédiatement pour réduire les émissions des secteurs du transport et du bâtiment :
  - **ACO recommande (2)** que la ville :
    - cible ce qui est sous sa responsabilité directe: urbanisme, aménagement du territoire, matières résiduelles, gestion de l'eau, sécurité civile, stationnements, permis de construction/rénovation, ...
  - **ACO recommande (3)** que la ville :
    - facilite et optimise les mesures que prendront les gouvernements supérieurs
  - **ACO recommande (4)** que la ville :
    - précise l'échéancier pour le développement du *Plan climat*, incluant l'identification des mesures d'action
  - **ACO recommande (5)** que la ville :
    - mette en place un comité de surveillance indépendant mandaté pour rendre compte des progrès accomplis

## Modèle d'analyse d'ACO

### Principes pour identifier les priorités

- Municipalités comme gouvernements de proximité. La Ville est en contact direct avec les citoyens - cette proximité est un atout à exploiter afin d'informer et de mobiliser les citoyens
- Les municipalités ont des responsabilités reconnues (aménagement du territoire, urbanisme, matières résiduelles, gestion de l'eau, sécurité civile, etc.)
- Les municipalités se situent entre les citoyens et les gouvernements supérieurs, ces derniers ont pris des engagements significatifs et on s'attend à des actions importantes de leur part

## Processus de consultation

ACO note que le processus de consultation ne rencontre ni l'esprit ni la lettre du *Cadre de référence en matière de participation des citoyens aux affaires municipales* [3 \(gatineau.ca\)](http://3.gatineau.ca) (consulté le 15 mai 2021)

- **ACO recommande (6)** que Gatineau revoie son processus de consultation en mettant davantage l'accent sur la consultation au début du processus plutôt qu'à la toute fin

### Documentation

- Les deux documents mis à la disposition du public sont de bonne qualité si on considère la mise en page et la facilité de lecture. Des documents arides et rébarbatifs ne favorisent pas l'engagement, ce n'est pas le cas ici
- Il y a des différences entre le document de consultation et le document d'information qui soulèvent un enjeu de clarté
- Un certain nombre de documents sont identifiés comme "*documents de référence*", ces documents ne sont pas disponibles

### Calendrier

- ACO note que le processus de consultation se déroule sur 22 jours et est très rigide

### Questionnaire

- ACO apprécie que la ville tente de recueillir les vues des citoyens, cependant l'outil utilisé est inadéquat
- Objectif du questionnaire : *Informer la population et les membres des comités et des commissions sur la démarche d'élaboration du Plan climat et des cibles à atteindre*
  - Le questionnaire n'informe pas sur la démarche d'élaboration et les cibles ne sont pas mentionnées

- Le questionnaire couvre seulement cinq domaines d'action. Qu'en est-il des 2 autres domaines, en particulier la mobilisation citoyenne?
- On demande au lecteur de mettre en ordre de priorité des éléments disparates, sans le bénéfice d'information adéquate pour faire des choix éclairés

**Pour ces raisons, ACO a décliné l'opportunité de participer à ce sondage**

## **Bâtiments - 34% des émissions (25% résidentiel, 9% ICI) en 2015**

**Objectif :** Transformer le parc immobilier gatinois pour qu'il atteigne la carboneutralité à l'horizon 2050 et qu'il soit adapté aux aléas climatiques présents et à venir

ACO reconnaît les efforts de la Ville pour la mise en application du règlement sur les bâtiments verts

- Toutes mesures pour ce secteur seront importantes car elles auront un impact à long terme à la fois sur les émissions et l'adaptation - Les enjeux sont en grande partie génériques et de nombreux acteurs s'y sont déjà penchés. Que font les leaders ? Que recommande la SHQ ? SCHL ? FCM ? UMQ ? Ordre des architectes ? Ingénieurs ? ...
- **ACO recommande (7)** que la Ville caractérise le parc immobilier sur son territoire, afin de cibler de façon prioritaire les quartiers offrant les meilleures perspectives d'amélioration
- **ACO recommande (8)** que la conversion des systèmes de chauffage au mazout soit continuée et que les incitatifs pour y parvenir soient améliorés
- **ACO recommande (9)** que l'expansion du chauffage au gaz naturel fossile soit arrêtée et que les nouvelles constructions soient chauffées à l'électricité
- **ACO recommande (10)** que la géothermie soit promue

<b>Transport – 44% des émissions en 2015</b>
<p><b>Objectif :</b> Optimiser les modes de déplacement et leurs infrastructures pour réduire les émissions de GES du secteur des transports et tendre vers la carboneutralité d'ici 2050</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (11)</u></b> qu'un objectif soit fixé pour 2030</li> </ul>
<p><b>La problématique des transports est un des enjeux clé de cette initiative - Que font les leaders ?</b></p>
<p><b>Transport actif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toute mesure favorisant le transport actif est bonne ! Le défi est de prioriser.</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (12)</u></b> que tous les nouveaux développements urbains, ainsi que les travaux de mise à jour incluent des mesures favorisant le transport actif</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (13)</u></b> que la disponibilité de stationnements à destination sécuritaires pour les vélos soit considérée</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (14)</u></b> que des campagnes de sensibilisation des automobilistes face aux problèmes de sécurité des marcheurs et cyclistes aient lieu</li> </ul>
<p><b>Rues piétonnes</b></p> <p>ACO est pour les rues piétonnes et croit qu'elles contribuent à l'adaptation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (15)</u></b> que la Ville établisse des scénarios au sujet des réductions d'émissions attendues de cette initiative</li> </ul>
<p><b>Transport collectif</b></p> <p>La STO aura un rôle prépondérant à jouer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (16)</u></b> que le rôle de la STO dans le <i>Plan climat</i> soit précisé</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (17)</u></b> qu'Ottawa et Gatineau développent des approches compatibles en matière de transport collectif</li> </ul>
<p><b>Plans de gestion des déplacements et de transport durable</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces plans sont importants et devraient informer les décisions d'aménagement du territoire et d'urbanisme</li> <li>• Les mesures mises en place seront structurantes et spécifiques à Gatineau</li> <li>• Développement et mise en œuvre de plans de déplacement scolaires</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (18)</u></b> que les Centres de service scolaire soient partenaires dans cet effort</li> </ul>
<p><b>Véhicules électriques</b></p> <p>Le Plan devrait inclure un volet spécifique pour l'électrification des transports. Les gouvernements supérieurs vont beaucoup investir à cet égard, Gatineau doit se positionner pour contribuer à ces efforts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (19)</u></b> de développer l'offre de bornes de recharge et de mettre en place des incitatifs pour les véhicules électriques : stationnements, bonification des incitatifs d'achat de véhicules électriques, ...</li> <li>○ <b><u>ACO recommande (20)</u></b> l'électrification du parc de véhicules de la ville de Gatineau</li> </ul>

## Matières résiduelles - 7% des émissions en 2015

**Objectif :** Réduire la quantité de déchets et disposer d'une solution de traitement des déchets ultimes carboneutre génératrice d'énergie exploitable

Recyc-Québec et le gouvernement provincial sont actifs à ce sujet et continueront de développer des directives pour la tarification et la gestion des matières résiduelles - Gatineau n'est pas seule à avoir à gérer ces problèmes et doit travailler avec les partenaires

- **ACO recommande (21)** que les secteurs ICI obtiennent une attention particulière, des tables sectorielles devraient être mises en place

### Enfouissement

Développer le projet d'infrastructure régionale de valorisation énergétique des déchets ultimes

- **ACO recommande (22)** qu'un échéancier soit préparé pour cette avenue prometteuse

### Économie circulaire

Comment Gatineau peut-elle promouvoir/participer à l'économie circulaire ?

- **ACO recommande (23)** que les activités corporatives de la ville générant des matières résiduelles fassent partie d'initiatives d'économie circulaire

### Résidus organiques :

Gatineau doit travailler avec les MRC voisines et possiblement Ottawa pour la gestion des matières organiques

- **ACO recommande (24)** que la ville considère un Projet pilote visant à faire la récupération des matières organiques générées par les résidences pour personnes âgées et les CHSLD

<b>Urbanisme, infrastructures naturelles et bâties</b>
<p><b>Objectif :</b> Assurer un aménagement du territoire qui permettra de faire face aux impacts des changements climatiques et d'atteindre la carboneutralité à l'horizon 2050</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (25)</u></b> qu'un objectif soit fixé pour 2030 avec des jalons intermédiaires afin de pouvoir effectuer un suivi de la mise en œuvre</li> </ul>
<p><b>Établir un cadre d'aménagement du territoire axé sur la résilience et la carboneutralité</b>  Domaine d'action important car il met la table pour le long terme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objectif et les actions présentées sont valides</li> <li>• Est-ce que les décisions de planification sont toujours alignées sur ces principes ? Le récent exemple de l'approbation par le conseil municipal du projet Bellevue Nord sème le doute <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (26)</u></b> que le <i>Plan climat</i> devienne un principe directeur du Plan d'aménagement</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Préserver et valoriser les écosystèmes naturels</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Référence à la baie McLaurin et la Forêt Boucher, il y a d'autres sites qui méritent attention</li> <li>• Les MRC du Pontiac, des Collines de l'Outaouais, de la Vallée de la Gatineau et de Papineau travaillent ensemble pour la préparation de Plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH) qui doivent être soumis au Ministère de l'environnement <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (27)</u></b> que la ville coordonne la préparation de son PRMHH avec les quatre autres MRC</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Infrastructures de captation des eaux de ruissellement adaptées aux changements climatiques - Cadre de gestion durable pour la construction, la réfection et l'entretien de la voirie municipale - Assurer la résilience des infrastructures et activités de loisirs, sportives et communautaires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (28)</u></b> que vu que ces actions sont essentiellement sous le contrôle de la Ville, qu'un programme de mise en œuvre soit établi le plus rapidement possible</li> </ul>
<p><b>Espaces aquatiques et des fontaines lors de chaleurs extrêmes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b><u>ACO recommande (29)</u></b> de mettre en œuvre immédiatement cette excellente initiative d'adaptation</li> </ul>

## Économie locale et alimentation

**Objectif :** Développer un tissu économique solide et résilient qui contribue à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques

### **Stimuler les communautés locales en misant sur une économie axée sur la sobriété carbone et la résilience face aux changements climatiques**

Action ambitieuse.

- **ACO recommande (30)** de préciser quel serait le rôle de la ville et la nature de son appui aux nouvelles initiatives
- **ACO recommande (31)** d'intégrer les mesures de réduction des GES comme critère d'évaluation de projets lors d'appels d'offres faits par la Ville

### **Intégrer des principes d'économie circulaire dans les pratiques des entreprises et augmenter l'offre d'achat local**

- **ACO recommande (32)** de clarifier comment la Ville va s'y prendre pour influencer les entreprises et augmenter l'offre d'achat local

### **Soutenir les entreprises locales et écoresponsables/Faciliter la transition vers la carboneutralité des entreprises gatinoises**

- **ACO recommande (33)** de clarifier l'approche de la ville avec les entreprises et les organisations locales
- **ACO recommande (34)** de réduire le fardeau fiscal des entreprises qui atteignent les objectifs de réduction des GES et qui sont capables de le démontrer de façon objective et transparente

### **Agriculture urbaine et d'éducation à l'agriculture durable**

- **ACO recommande (35)** que les acteurs du secteur agricole soient impliqués pour établir les propositions de ce secteur
- **ACO recommande (36)** que les sites du Domaine de la Ferme Moore et de la Ferme Dalton deviennent les pièces maîtresses d'une vision et d'un effort de promotion d'éducation à l'agriculture urbaine et durable

### **Alimentation**

- L'alimentation est la plus grande source d'émissions urbaines basées sur la consommation, offrant donc un grand potentiel de réduction d'émissions de GES
- Les aliments ont une empreinte carbone importante sur tout leur cycle de vie et tout au long de la chaîne d'approvisionnement

- Chaque aliment qui est gaspillé ou jeté aux ordures à Gatineau équivaut à des émissions de GES inutiles et au gaspillage de ressources. Ces pertes nettes ne sont pas comptabilisées sur le territoire de la ville, mais c’est à Gatineau que ce gaspillage a lieu
  - **ACO recommande (37)** que **Gatineau** signe le *Pacte de Milan de politique alimentaire urbaine* comme l’ont fait Montréal, Toronto et Vancouver et mette en œuvre des politiques urbaines éprouvées afin de réduire les émissions de GES liées au système alimentaire <http://www.fao.org/3/ca6144fr/CA6144FR.pdf> (consulté le 16 mai 2021)
  - **ACO recommande (38)** que Gatineau travaille **en amont** à améliorer la résilience alimentaire de notre ville, en intervenant notamment pour réduire le **kilomètre alimentaire** (la quantité de GES émise pour transporter un aliment sur un km) des aliments consommés sur notre territoire
- informer, sensibiliser et mobiliser les Gatinois.e.s sur l’impact de nos choix alimentaires sur l’émission de GES et les changements climatiques
- mettre en place ou favoriser des infrastructures locales de production, de transformation et d’achat alimentaire local
- **ACO recommande (39)** que Gatineau fasse une priorité de la lutte au gaspillage alimentaire:
  - mesures – incitatives ou désincitatives – afin de ne pas gaspiller les GES déjà émis par l’aliment une fois que celui-ci est sur le territoire de la Ville de Gatineau
  - mise en place ou la mise à l’échelle pour les initiatives existantes, d’initiatives locales visant à réduire le gaspillage alimentaire dans une perspective d’économie circulaire

## Ce qui doit être ajouté

### **Notion d'urgence climatique**

Le mot urgence est retrouvé 13 fois dans le document sans être utilisé dans un contexte qui priorise la prise d'action. Le *Plan climat* sera lancé en fin d'année 2021, il permettrait l'établissement d'un **cadre pour organiser une réponse collective**

- **ACO recommande (40)** que la notion d'urgence climatique fasse partie du processus décisionnel de la ville
- **ACO Recommande (41)** que l'échéancier de développement et la nature du cadre en question soient rendus publique le plus tôt possible

### **Horizons 2025, 2030**

Aucune planification menant à la rencontre des objectifs/cibles n'est présentée. Pour atteindre ses cibles de réduction annoncées, la Ville doit mettre en place un échéancier de gestion de projet

- **ACO recommande (42)** que les objectifs/cibles ainsi qu'un échéancier des actions pour les atteindre soit mis en place pour les années 2025 et 2030

### **Inventaire 2020**

Aucune référence à l'inventaire 2020. La Ville avait pris l'engagement de réduire ses émissions de 18% entre 2009 et 2020, il serait utile de voir si cet objectif a été atteint et d'en tirer des leçons. Les élu(e)s devraient demander des comptes au sujet des engagements passés

- **ACO recommande (43)** que des inventaires d'émissions soient compilés aux deux ou trois ans
- **ACO recommande (44)** que l'inventaire des émissions pour l'année 2020 soit fait dès que possible
- **ACO recommande (45)** que les inventaires de 2009 et 2015 soient rendus publics et mis en contexte immédiatement

### **Concepts de budget carbone et de test climat**

- **ACO recommande (46)** qu'un budget carbone, fondé sur les objectifs de réduction d'émission de GES soit établi et rendu public
- **ACO recommande (47)** qu'un test climat soit appliqué aux décisions et procédures de la Ville

### **Ressources pour le Service de l'environnement**

- **ACO recommande (48)** que vue l'ampleur de la tâche, des ressources additionnelles soient accordées aux Services de l'environnement

### **Économies d'énergie**

Le Québec est reconnu autant pour son abondance d'électricité propre que pour sa réputation de gaspiller cette énergie. Toute énergie qui n'est pas utilisée est une économie et une source d'émissions de GES éliminée

- **ACO recommande (49)** qu'un programme de promotion d'économies d'énergie soit établi pour l'administration municipale et la collectivité

### **Stratégie d'information, de communication et de mobilisations des citoyens**

- Outils de calcul du bilan carbone sur le site internet de la Ville
- Suggestions pour réduire les émissions de GES
- Initiatives de sensibilisation lors d'événements auxquels la ville participe
- Collaboration avec l'AVEQ pour la promotion des véhicules électriques
- Fonds de recrutement des jeunes leaders faisant de l'information et de la mobilisation sur les changements climatiques
- **ACO recommande (50)** qu'une stratégie d'information, de communication et de mobilisation des citoyens soit établie sans délai

### **Planification stratégique**

- **ACO recommande (51)** que les mesures incluses dans le *Plan climat* pour rencontrer les objectifs de réduction d'émissions et d'adaptation soient intégrées au Plan stratégique de la municipalité
- **ACO recommande (52)** que la ville mette en place un comité des cadres relevant directement de la Direction générale qui serait responsable de la mise en œuvre du plan

## Prochaines étapes pour ACO

- Septembre/octobre 2021 : ACO fera un sondage climat/environnement auprès des candidats à l'élection municipale de 2021 et publiera les résultats avant les élections
- ACO prévoit réagir au *Plan climat* final présenté/adopté par le conseil municipal
- ACO entend lancer une initiative d'information/mobilisation du public au sujet des changements climatiques : *L'ABC des changements climatiques*
- ACO entend publier **à titre d'observateur** un rapport annuel des activités de la ville reliées au *Plan climat* :
  - *Plan climat Gatineau 2021*
  - *Plan climat Gatineau 2022*
- ACO entend agir à titre d'organisme porteur d'un Chantier du projet Collectivités ZÉN en Outaouais tel que proposé par le Front commun pour la transition énergétique (FCTÉ) en collaboration avec les acteurs de la région

**Monsieur Bill Clennett, Citoyen**

**Avis sur le Plan climat  
bill clennett  
le 18 mai 2021**

Bonjour,

Voici mes commentaires au sujet du projet de Plan climat de la Ville de Gatineau. Ces commentaires portent sur l'information concernant le Plan climat, sur les cibles de réduction des émissions de GES, sur le processus de consultation de et sur le cadre de planification de la Ville de Gatineau.

Ils ne portent donc pas spécifiquement sur les mesures proposées pour lutter contre le réchauffement et la planète. La préoccupation soulevée avec ces commentaires porte plutôt sur le cadre de discussion en lien avec les exigences de la crise climatique. Parmi les mesures proposées, il y a certainement des propositions valables et aussi des trous, par exemple le stationnement de surface légal et illégal.

Une autre question qui n'a pas été abordée, mais qui mérite une considération est le rôle des paliers supérieurs du gouvernement pour la réalisation de plans climat locaux. Les municipalités ne disposent pas de tous les leviers nécessaires pour réduire les émissions de GES sur leurs territoires.

### **L'information concernant le Plan climat**

J'ai constaté trois enjeux avec la documentation préparée pour cette consultation. Il y avait des différences entre le document de consultation et le document d'information qui soulève un enjeu de clarté. Un autre enjeu porte sur de l'information non accessible. Il existe également un autre enjeu sur de l'information importante sur des analyses qui n'ont pas été réalisées.

#### Enjeu de clarté

-

Les deux documents principaux sont [le document de consultation publique, Vers un Plan climat](#) et [le document d'information sur les cinq domaines d'action abordés](#). Le document de consultation présente 7 domaines d'action avec les solutions envisagées pour chaque domaine accompagnées d'exemples. Le document d'information présente 5 des 7 domaines d'action contenus dans le document de consultation avec les actions proposées pour chaque domaine accompagné de solutions envisagées et de démarches déjà engagées.

Il est difficile de se retrouver entre ces deux documents qui portent sur la même proposition de Plan de climat parce que le nombre de domaines d'action varie, le vocabulaire n'est pas uniforme et le nombre de propositions varie. Le document de consultation contient plus de domaines d'action, mais moins de

propositions que le document d'information. Les « solutions envisagées » dans le document de consultation sont des « actions » dans le document de consultation, ce qui n'aide pas à la compréhension.

#### Enjeu d'accès à l'information.

Le document de consultation fait état d'une série de documents de référence préparés pour l'élaboration du Plan climat. Il s'agit de 4 documents concernant le volet atténuation et 4 documents concernant le volet adaptation. Cette information aurait été utile pour comprendre l'état de la situation actuelle. Par exemple, le document « Validation des inventaires des émissions GES 2009 et 2015 révisés » présente un portrait du volume, des sources et l'évolution dans le temps des émissions de GES, alors que le document de consultation se limitait aux données pour 2015.

#### Enjeu d'information manquante

Au-delà du problème de clarté dans la présentation des actions visant à réduire les GES afin d'atteindre les cibles proposées, le document de consultation et le document d'information ne fournissent pas de détails concernant les changements concrets prévus par les actions proposées, l'impact de ces changements sur la réduction des GES et les échéances de mise en œuvre. Il est donc difficile d'évaluer la valeur de la proposition du Plan climat. Cette information serait également importante pour mesurer le succès des mesures adoptées concernant l'atteinte des résultats visés.

### **Les cibles de réduction des émissions de GES**

En guise d'introduction des propositions de cibles de réduction des émissions de GES, le document de consultation rappelle les engagements pris par la Ville de Gatineau avec son adhésion à la Convention mondiale des maires pour le climat et l'énergie et au programme Partenaires dans la protection du climat. Selon ces engagements : « Les cibles sont ambitieuses, tout en reflétant les objectifs provinciaux, fédéraux et internationaux. Elles s'alignent avec le niveau de réduction nécessaire pour significativement réduire les émissions de la ville et contribuer à la lutte globale aux changements climatiques. »

C'est sans doute l'ambiguïté de cette formulation qui propose de refléter des objectifs à géométrie variable avec des cibles visant une réduction significative qui explique ces engagements et les cibles proposées.

Rappelons qu'au niveau international, le GIEC proposait en 2018 une réduction des émissions de GES de 45% d'ici 2030 par rapport à 2010. Au niveau fédéral, la cible de réduction pour 2030 annoncée en 2020 était de 32 à 40% par rapport à 2005. Le gouvernement du Québec, de son côté, s'est engagé en 2020 à une réduction des émissions de GES de 37,5% en 2030 par rapport à 1990.

À la lumière de ces différents objectifs, la réduction significative proposée pour 2030 dans le document de consultation pour la collectivité est de 35% des émissions de GES par rapport à 2015 et de 50% pour les activités municipales pour la même période.

Avec la multitude d'années de référence, il est difficile de voir clair à travers ces différentes cibles. Par contre, la question préalable à laquelle il faut répondre est la capacité des cibles d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

Justement à cet effet le [Rapport 2020 sur l'écart entre les besoins et les perspectives en matière de réduction des émissions](#) du Programme pour l'environnement pour l'ONU a exprimé des inquiétudes: « Si les annonces récentes concernant les objectifs de zéro émission nette sont très encourageantes, elles mettent également en lumière le vaste écart qui sépare le caractère ambitieux de ces objectifs et les niveaux d'ambition insuffisants des CDN pour 2030. En outre, il y a une incohérence entre les niveaux d'émission prévus par les politiques actuelles, ceux envisagés par les CDN actuelles d'ici à 2030, et, plus important encore, ceux nécessaires pour atteindre les objectifs de zéro émission nette d'ici à 2050. »

C'est donc dire que la Ville de Gatineau doit s'engager davantage en visant les cibles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris et elle doit inviter les gouvernements du Québec et du Canada à faire pareil.

Selon les données contenues dans le document de consultation, il est possible de comparer approximativement la cible proposée par la Ville de Gatineau avec celle proposée par le GIEC. Parmi ces données il y a la quantité d'émissions de GES pour 2009, une année avant l'année de référence du GIEC et pour 2015, l'année de référence de la Ville de Gatineau.

La cible de réduction de 35% en 2030 à partir des émissions en 2015 donne un résultat de 594 635 tonnes de CO<sub>2</sub>. La cible de réduction requise selon le GIEC de 45% en 2030 à partir des émissions en 2009 donne un résultat de 828 161 tonnes de CO<sub>2</sub>. Ça veut dire que pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, le Plan climat de la Ville de Gatineau doit réduire ces émissions de CO<sub>2</sub> de 233 526 tonnes de plus. C'est un effort supplémentaire de 39% qui est nécessaire.

	Année de référence	Tonnes de CO <sub>2</sub>	Réduction de CO <sub>2</sub>		CO <sub>2</sub> restant
GEIC	2009	1 840 357	45%	828 161	870 796
Ville de Gatineau	2015	1 698 957	35%	594 635	1 104 322
différence				233 526	

## **Le processus de consultation**

Le 26 avril dernier, la Ville de Gatineau a lancé la présente consultation sur le Plan climat avec la publication d'un document de consultation et un document d'information. Cette consultation inclut un sondage en ligne jusqu'au 12 mai (environ deux semaines) et une séance de consultation publique virtuelle le 18 mai (un délai de trois semaines). Des groupes ont reçu une invitation à soumettre un texte de réflexion avant le 18 mai, invitation qui n'a pas été offerte à la population en général via la page Internet sur le Plan climat.

Il faut d'abord déplorer les délais très serrés de la consultation. Pour la population qu'il faut impliquer dans cette démarche pour en faire un succès, il n'y avait vraiment pas le temps de s'informer convenablement pour pouvoir participer. Il faut également souligner le fait que toute la population aurait dû être invitée à soumettre un avis écrit.

Finalement, il y a lieu de noter l'importance de la question des cibles que la ville ne semble pas particulièrement ouverte à discuter. Le sondage en faisait abstraction en se limitant à des questions désincarnées sur les mesures prioritaires. L'annonce de la séance de consultation virtuelle est également orientée vers les mesures : « Discutez des mesures considérées pour réaliser le Plan climat. » C'était aussi l'orientation proposée pour les textes de réflexion : « nous souhaitons vous entendre sur les priorités que ce plan devra considérer et sur vos besoins pour contribuer à sa réalisation ».

Le succès du Plan climat sera sa capacité de répondre à l'urgence climatique, mais dans sa forme actuelle le processus choisi pour confirmer ce plan ne permettra pas les changements qui s'imposent.

## **Le cadre de planification de la Ville de Gatineau**

Il y a plusieurs plans au sein de la Ville de Gatineau, mais il n'y a pas de coordination entre eux, pas de hiérarchisation et pas de cohérence lorsqu'il y a de chevauchement. C'est un cadre de planification en silo. La Ville de Gatineau a entrepris un exercice de planification stratégique qui devrait en principe être le plan directeur de la municipalité, mais avec la création du programme du conseil, il y a quelques années, ce n'est pas clair lequel entre les deux est le plan directeur.

Le projet de [Plan stratégique](#) présentement à l'étude propose 5 directions stratégiques, dont celle de « mener la lutte aux changements climatiques de façon exemplaire ». Cette direction se décline en 4 stratégies, mais nulle part n'est-il question d'un plan Climat. L'efficacité des mesures incluses dans le Plan climat pour réduire les émissions à la hauteur des objectifs de l'Accord de Paris requiert qu'elles soient intégrées au Plan stratégique de la municipalité.

Une autre direction stratégique porte sur le développement économique. Elle propose de « Créer les conditions essentielles à une économie prospère, en adéquation avec un développement du territoire

équilibré ». Les stratégies de mise en œuvre sont compatibles avec [le Plan stratégique de développement économique 2021-2026](#).

Parmi les 31 actions/moyens proposés dans ce plan stratégique il y en a très peu qui portent sur l'environnement et dans au moins un cas, ce n'est pas clair s'il s'agit d'une avancée ou un recul. L'idée « (d')appuyer les initiatives de développement durable dans le secteur de la construction en favorisant notamment les constructions en bois » s'accorde avec la Stratégie nationale de production de bois et la Politique d'intégration du bois dans la construction annoncée par le gouvernement du Québec au mois de [décembre dernier](#). Cette initiative [ne fait pas l'unanimité](#) cependant et à la lumière de [la fragilité de la forêt boréale](#), il y a un danger que cette remise en question du régime forestier ne soit pas une affaire.

Ce qu'il faut surtout retenir de cette planification économique, c'est qu'il passe complètement à côté des transformations économiques nécessaires à la transition énergétique. La relance économique post COVID offre une belle opportunité de créer une économie plus verte et plus solidaire. Pour y arriver, une planification intégrée dans un cadre hiérarchique est nécessaire. Il faut agencer les différents plans pour en faire un tout cohérent.

## Avis de Bill Clennett sur le Plan climat

### Addenda

Je voudrais corriger une conclusion erronée que j'ai incluse dans mon avis sur le plan climat. J'ai affirmé que pour atteindre la cible de 2030 recommandée par la GEIC, la Ville de Gatineau devait augmenter son effort d'environ 39%. L'écart était calculé à partir de la différence entre les réductions de 45% et de 35% du niveau des émissions en 2009 et en 2015 selon les deux inventaires réalisés par la Ville de Gatineau.

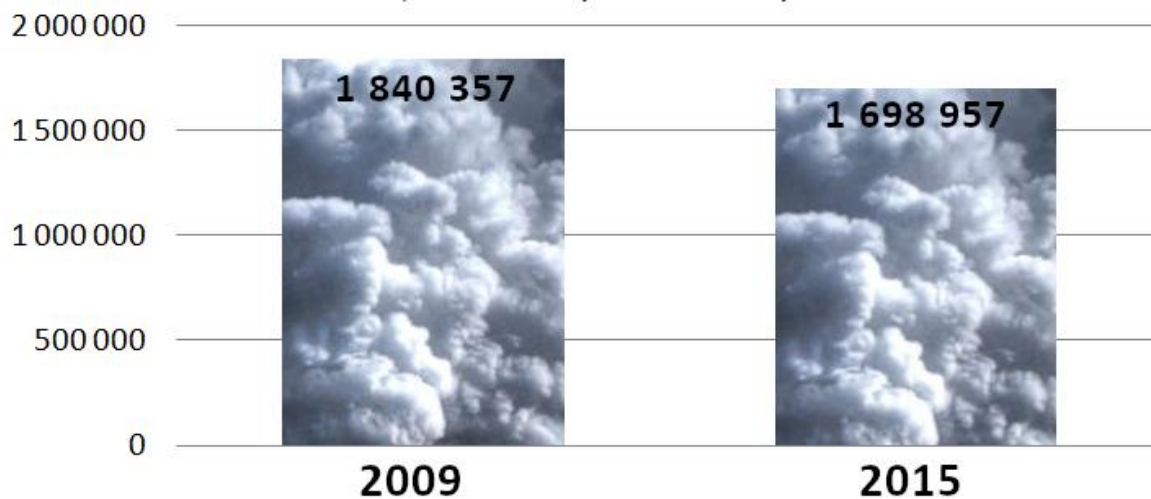
Cette comparaison entre les réductions des émissions de GES ne permet pas de mesurer l'atteinte de la recommandation du GEIC. Il aurait fallu comparer la différence entre les émissions résiduelles en 2030 selon la recommandation du GEIC et la cible proposée par la Ville de Gatineau. En tenant compte que l'année de référence du GEIC est 2010 et non 2009, le besoin d'effort supplémentaire serait plutôt d'environ 15% (92 126 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>).

Mon calcul initial de 39% faisait abstraction de la réduction acquise de 8% des émissions entre les deux inventaires municipaux. Puisque le point de repère est le niveau des émissions visé pour 2030 selon la recommandation du GEIC, il y a un autre facteur qui entre en jeu avec la cible municipale. C'est l'évolution des émissions depuis 2015. Selon [le dernier inventaire](#) pour l'ensemble du Québec réalisé en 2018, il y a eu une augmentation des émissions depuis 2016. C'est donc dire que l'effort de la Ville de Gatineau devrait possible être un peu plus que le 15% suggéré ci-haut.

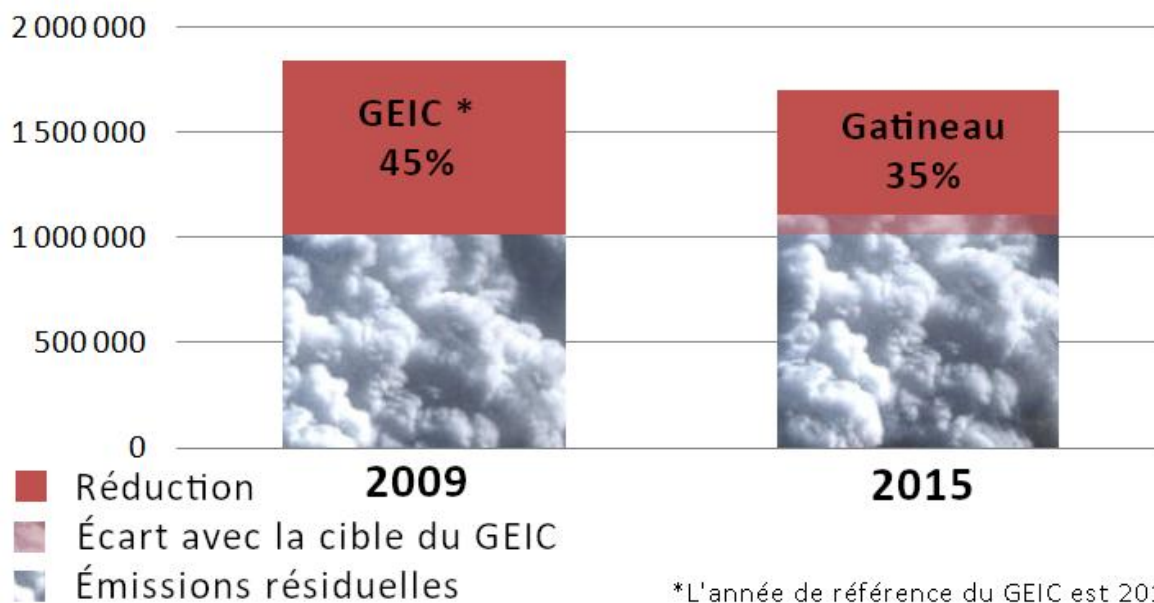
Pour faire simple, la cible du Plan climat de la Ville de Gatineau pour 2030 devrait limiter les émissions de GES à 1 012 196 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> en 2030.

## Gatineau - Inventaires d'émissions

(Tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>)



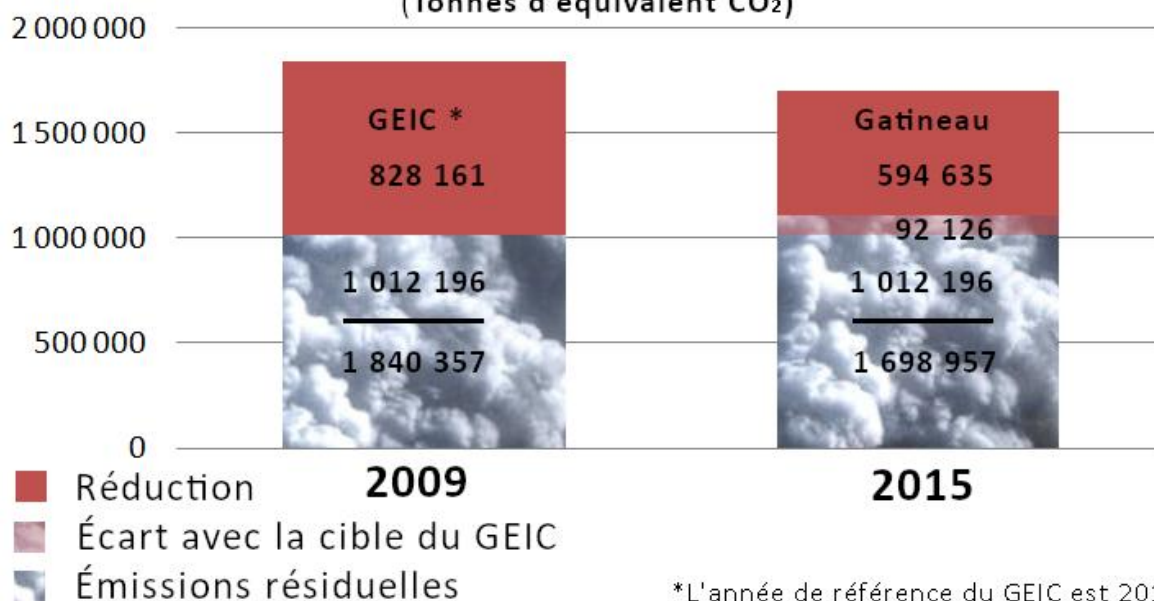
## Comparaison des cibles pour 2030



\*L'année de référence du GEIC est 2010

# Comparaison des cibles pour 2030

(Tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>)



**Madame Marie-Josée Audet, Evolugen**

---



# **Recommandations d'Evolugen en réponse à la consultation publique de la Ville de Gatineau sur le Plan climat**



## **1. Quelles sont d'après vous les grandes actions à prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques?**

Bien que chez Evolugen nous soyons déterminés et prêts à travailler étroitement avec la Ville selon les actions qui seront priorisées et mises de l'avant dans le Plan climat, nous avons tenu à cibler des priorités auxquelles nous croyons qu'une attention et des ressources plus accrues sont nécessaires. Ainsi, l'adoption élargie des énergies renouvelables dans d'autres secteurs, et la création d'un écosystème pour des alternatives comme l'hydrogène à faible émission de carbone ou les biocarburants, engendreraient des répercussions positives sur les domaines d'action des transports et des bâtiments, deux domaines identifiés par la Ville.

Nous tenons à remercier la Ville d'avoir fait mention de notre projet d'hydrogène renouvelable dans son document d'information pour la participation citoyenne. Cette reconnaissance nous porte à croire que le support continu du gouvernement municipal est de mise afin de faire reconnaître la valeur et l'utilisation de cette ressource renouvelable dans la région.

Dans cette perspective, la Ville bénéficierait à ouvrir une discussion plus concrète sur la transition énergétique, car celle-ci est parmi les étapes les plus importantes vers l'accomplissement des objectifs fixés par les différents paliers de gouvernements et qui sont liés aux objectifs de carboneutralité de l'Accord de Paris. L'hydrogène à faible émission de carbone comme source d'énergie de transition, dont l'une des utilisations finales est son injection dans le réseau de gaz naturel afin de verdir ce dernier, est un exemple qui pourrait davantage être mis en avant plan.

À titre de document de référence utile, nous vous faisons parvenir par courriel une recherche produite par le Gouvernement du Québec : La filière de l'hydrogène : un avantage stratégique pour le Québec. Afin de concrétiser le haut potentiel d'un carrefour innovant de l'utilisation et de la recherche sur l'hydrogène en Outaouais, il pourrait être utile de développer un tel outil pour la région.

Bien entendu, les priorités d'Evolugen sont centrées autour de l'énergie renouvelable, et nos recommandations quant aux domaines d'actions du Plan climat sont étroitement liées à nos opérations ainsi qu'à notre expertise dans ce secteur.

Notons parmi celles-ci :

- L'électrification des secteurs;
- Le verdissement du réseau gazier avec l'injection d'hydrogène à faible émission de carbone, et collaborer avec gouvernement provincial afin que cet hydrogène soit reconnu dans la définition de gaz naturel renouvelable;
- L'évaluation d'un taux de mélange plus élevé au niveau du gaz naturel renouvelable;
- L'utilisation élargie de l'hydrogène, par exemple en aidant les utilisateurs industriels à faire la transition complète de leurs systèmes vers l'hydrogène et promouvoir le transport alimenté par l'hydrogène;
- Les projets locaux d'énergie renouvelable pour accélérer la transition énergétique;
- L'amélioration globale de l'efficacité énergétique.

En ce qui concerne le domaine d'action des bâtiments, nous croyons que l'amélioration de la performance énergétique est centrale et passe par un jalon important, soit la transition vers les énergies renouvelables. La Ville doit s'allier avec des partenaires qui lui permettront d'atteindre ces objectifs. Evolgen est un partenaire corporatif de la Fédération canadienne des municipalités depuis 2020, ce qui peut en faire un acteur clé pour faire valoir ses propres priorités sur l'énergie renouvelable et la transition énergétique et celles des municipalités où ses opérations sont situées.

## **2. Comment pourriez-vous contribuer au Plan climat à votre échelle ? Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer?**

En février 2021, Evolgen et Gazifère ont annoncé le développement d'un des plus grands projets canadiens d'hydrogène renouvelable destiné à l'injection dans le réseau de distribution de gaz naturel au Québec. Nous visons à construire et exploiter une usine d'une capacité d'environ 20 MW pour la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau dans la région de l'Outaouais. Plus précisément, l'usine serait construite dans le secteur Masson de la Ville de Gatineau, à proximité des centrales hydroélectriques d'Evolugen d'où l'électrolyseur serait alimenté. Une capacité estimée d'environ 425 000 GJ d'hydrogène renouvelable sera ainsi rendue disponible pour injection dans le réseau de Gazifère, ce qui en fait un projet unique au Canada.

Ce projet permettra d'éviter environ 15 000 tonnes de GES annuellement, en plus de générer d'importantes retombées économiques locales, dont la création de nouveaux emplois et de revenus incrimementaux d'impôt foncier. Nous avons comme vision de créer un écosystème régional d'économie verte axé sur la production, la distribution et la consommation d'hydrogène renouvelable. Ce modèle pourra aider les municipalités à atteindre des cibles de réductions considérables de GES.

La production d'hydrogène renouvelable est partie intégrante de la transition énergétique et contribue à la décarbonisation des secteurs de l'économie à forte intensité de carbone pour lesquels les émissions sont plus difficiles à atténuer. Elle servira également à alimenter nombres de bâtiments municipaux qui sont présentement chauffés au gaz naturel. De plus, ces secteurs qui consomment de l'énergie fossile pourraient bénéficier d'une alimentation à l'hydroélectricité.

Mais nous voyons d'autres utilisations possibles et à plus long terme de l'hydrogène, notamment dans le transport lourd et les charges de ravitaillement. Une autre avenue serait d'alimenter des bioraffineries en hydrogène à faible émission de carbone, avec comme intrants la biomasse ou des déchets municipaux, ce qui nous permettrait également de contribuer au niveau des matières résiduelles.

Nous contribuons déjà à plusieurs domaines d'action du Plan climat, comme celui de la gestion de l'eau grâce à nos installations hydroélectriques qui aident à contrôler les inondations potentielles dues aux crues de rivières. Nous sommes impliqués dans différents projets en partenariat avec des organismes environnementaux locaux, dont le projet de verdissement de

l'Île de Hull avec le Creddo. Nous réalisons des campagnes d'information et de sensibilisation auprès des citoyens autour de nos installations. Nous travaillons étroitement avec la sécurité civile et les organismes de bassins versants et nous offrons de la formation aux premiers répondants qui doivent intervenir près de nos installations.

Nous sommes déjà investis dans les actions suivantes, mais nous pourrions augmenter nos efforts et participer plus activement au succès du Plan climat. Parmi celles-ci :

- Agir en tant que partenaire local afin d'aider la Ville à atteindre ses objectifs climatiques dans le cadre des opérations municipales en se procurant des crédits d'énergie renouvelable, des crédits-carbone ou d'autres solutions renouvelables;
- La sensibilisation à l'énergie renouvelable et l'éducation à travers nos activités philanthropiques;
- Le soutien aux initiatives citoyennes locales qui contribuent au Plan climat;
- Le partage de données de recherche avec la Ville;
- L'incitation et la sensibilisation au transport actif auprès de nos employés;
- Un programme de dons de charité et de bénévolat pour nos employés qui contribue à plusieurs de vos domaines d'action.

Evolugen est la plateforme canadienne d'Énergie Brookfield, une entreprise d'énergie renouvelable globale, dont le siège social est situé à Gatineau. Notre capital, notre expertise et nos ressources pourraient être mis à contribution de façon beaucoup plus tangible avec des séances d'information sur la transition énergétique, les énergies renouvelables et leurs utilisations, et la promotion d'achat de crédits-carbone, pour ne nommer que ceux-ci.

En terminant, la Ville peut appuyer Evolgen dans sa contribution au Plan climat, en nous aidant par exemple à naviguer dans les démarches locales d'autorisation pour notre projet d'hydrogène renouvelable, ou à attirer des utilisateurs d'hydrogène additionnels dans la région. Fixer des objectifs significatifs afin d'augmenter le pourcentage de gaz naturel renouvelable dans le réseau serait aussi bénéfique afin d'accélérer cette transition énergétique.

**Monsieur Nelson Molina, Communauto**

# Mémoire Plan climat

## Ville de Gatineau



Déposé par Communauto

mai 2021

## **Préambule**

Communauto tient à féliciter la démarche de la Ville de Gatineau pour la mise en place de ces consultations publiques dans le processus d'élaboration du Plan climat.

Communauto profite de ces consultations pour partager son expertise en mobilité en tant que principal et plus ancien opérateur d'autopartage en Amérique du Nord (Communauto a été fondé à Québec en 1994), seul opérateur d'autopartage dans la région de Gatineau, ancré sur le territoire et attaché à sa mission d'intérêt public.

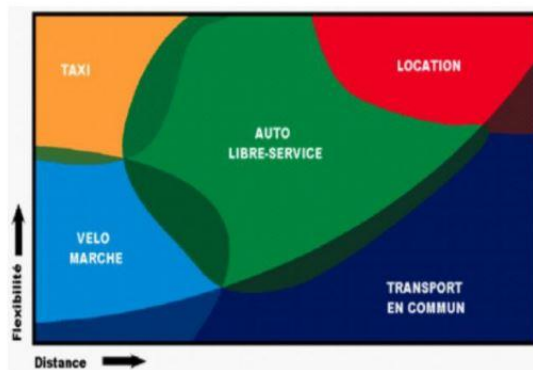
Nous rappellerons plusieurs cibles prioritaires et indicateurs clés auxquels l'autopartage apporte une contribution essentielle et qui pourtant demeure encore méconnue du grand public, en particulier sur un plan environnemental, de diminution de la congestion et de la motorisation. Nous donnerons plusieurs recommandations clés pour accroître les réalisations de la Ville de Gatineau en matière de développement durable, plus spécifiquement en matière de mobilité et de gestion de l'espace public, ainsi que spécifier les cibles et indicateurs auxquels l'autopartage contribue.

À la lecture de ce mémoire, nous invitons à garder tout le temps à l'esprit que la mobilité est l'un des principaux enjeux sur lequel la Ville de Gatineau dispose d'une marge d'amélioration (le transport est devenu le principal domaine émetteur de GES au Québec, en augmentation depuis plusieurs années), que ce sujet est plus que jamais au centre de l'attention et que la Ville doit encore composer avec une perception réelle de ville où l'automobile privée reste dominante. Étant donné l'étalement actuel des services sur le territoire de Gatineau et la dépendance à l'automobile, l'autopartage constitue un maillon de la mobilité d'autant plus nécessaire pour accompagner une transition des comportements de mobilité vers les transports collectifs et actifs.

## L'autopartage en quelques mots

L'autopartage est un service permettant à l'adhérent d'avoir accès à un véhicule automobile sans en être propriétaire, moyennant des frais d'adhésion et d'utilisation. Cette pratique permet de profiter ponctuellement des avantages de l'automobile, sans avoir à en assumer les coûts de possession, non plus que la responsabilité de l'entretien et du stationnement (Vivre en Ville et Accès transports viables, 2013). L'autopartage s'inscrit dans une optique de mobilité durable et de diminution de la motorisation individuelle, en offrant une solution de rechange indispensable

Figure 1 : Positionnement des services de transport selon leur rapport flexibilité/distance requise



à la réalisation de certains déplacements, tout en étant plus souple que la location. L'autopartage se positionne avantageusement dans le cocktail transport (Figure 1) en étant le chaînon manquant dans l'offre d'alternatives capables de réduire la dépendance à l'auto.

Il occupe une niche cruciale dans l'offre de mobilité durable, entre le taxi, l'autobus et la voiture de location, complémentaire aux transports actifs et collectifs. Dans sa forme plus développée de libre-service avec réservation, la complémentarité avec les autres modes de transport représente des gains sociaux, économiques et environnementaux tangibles.

## L'entreprise Communauto | Pionnière de l'autopartage



Fondée à Québec en 1994, Communauto fait figure de pionnière en Amérique, en tant que gestionnaire du plus ancien et de l'un des plus importants services d'autopartage à avoir vu le jour de ce côté-ci de l'Atlantique.

C'est grâce à une communauté de plus de 80000 abonnés, un parc de 3000 voitures offertes en libre-service et sur réservation, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, en complément du transport en commun et des modes de transport actifs.

Les voitures de Communauto sont accessibles dans 900 stations et en libre-service sans réservation à Montréal, Québec, Gatineau, Sherbrooke, Paris (France), Ottawa, Kingston, Toronto, la région de Waterloo (Ontario), Halifax (Nouvelle-Écosse), Calgary et Edmonton (Alberta)

### Deux types de services | Autopartage avec et sans réservation

*Autopartage en boucle*



*Véhicule en libre-service*



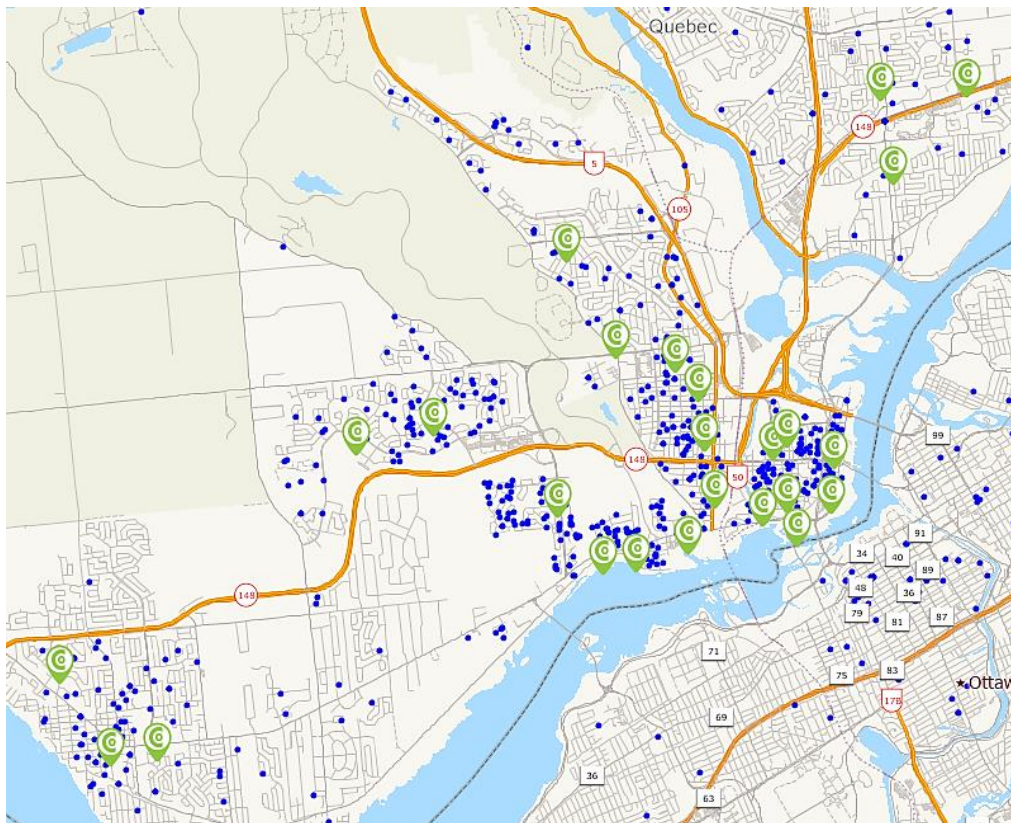
Communauto offre deux types de services d'autopartage. Le premier volet de son offre, le service en boucle avec réservation, a été inauguré en 1994 à Québec. Le second volet, le service sans réservation ou véhicule en libre-service (VLS), correspond au volet Flex de l'offre (anciennement Auto-mobile). **Ce deuxième volet n'est pas encore implanté dans la ville de Gatineau.** Communauto a été un des premiers opérateurs d'autopartage au monde à combiner ces deux services.

Le premier modèle offre la fiabilité nécessaire pour faciliter les déplacements planifiés, et ainsi convaincre les utilisateurs de vendre ou renoncer à la possession d'un véhicule. Ce modèle d'autopartage avec réservation est déjà bien implanté au Québec et a fait ses preuves depuis plus de deux décennies. Le deuxième amène une spontanéité d'utilisation et une souplesse qui alimente l'intérêt pour la voiture partagée. Ce faisant, l'entreprise a rassemblé tous les ingrédients lui permettant de consolider son offre pour en faire une alternative encore plus convaincante face à la propriété d'un véhicule. La combinaison des deux modèles maximise ainsi l'efficacité de son service et son étendue.

### Communauto dans la région de Gatineau | Un réseau de proximité, en croissance

- Un service d'autopartage avec réservation présent depuis 2003;
- Plus de 700 abonnés actifs qui se partagent 34 véhicules;

- Une croissance d'abonnement de l'ordre de 19% pour l'ensemble de la région de Gatineau entre 2019 et 2021;
- 25 stations, situés dans plusieurs quartiers de la ville (Aylmer, Plateau, Manoir-des-Trembles, Vieux-Hull, Parc-de-la-Montagne, Gatineau et Pointe-Gatineau)



## SYNTHÈSE DES BÉNÉFICES EN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AUTOPARTAGE

L'autopartage s'inscrit dans la poursuite des objectifs de mobilité durable et de milieux de vie de qualité, pour une transition vers une société décarbonisée et résiliente. Il contribue à plusieurs indicateurs clairement mesurables de développement durable :

- Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>

- **1,2 tonnes d'émission de CO2 en moins pour chaque usager, soit une réduction de 60% par année, par personne.**
- Réduction de la motorisation
  - **Un véhicule en autopartage de Communauto remplace au Québec 10 véhicules en moyenne;**
  - **81,4% des usagers de Communauto ont vendu ou renoncé à l'achat d'un véhicule;**
  - **88% des ménages abonnés à Communauto ne possèdent pas de voiture;**
  - Ralentissement de l'augmentation de la motorisation des ménages dans les quartiers où l'autopartage est implanté avec un bon taux de pénétration des ménages (Morency, 2014).
- Augmentation de l'usage des transports actifs et collectifs :
  - **Les abonnés de Communauto marchent plus (37 %) que les propriétaires de véhicules (14 %), prennent davantage l'autobus (25 %, comparativement à 3%) et utilisent moins souvent une automobile (24 % contre 78 %) (Alexandre L, 2011).**
- Réduction de l'usage de la voiture :
  - **3,7 fois moins recours à la voiture pour leurs déplacements quotidiens pour les ménages utilisant l'autopartage que les ménages possédant un véhicule, soit 2 900 km en moins par année (Tecsult, 2006);**
  - Un ménage abonné à Communauto utilise l'auto pour seulement 14,4% des déplacements.
- Réduction des besoins en espaces de stationnement et réduction significative de la demande dans les secteurs desservis :
  - Une voiture de Communauto est utilisée 43% du temps contre 5% du temps pour une voiture privée;

- Une voiture de Communauto est partagée par 30 usagers différents en moyenne, et remplace 10 véhicules privés;
  - Les dépenses évitées en infrastructures entraînées par la réduction du parc automobile découlant d'une activité d'autopartage sont estimées à près de 15,1M\$ par an (Tecsult, 2006).
- Économie pour les ménages :
- Économie dans les dépenses annuelles de 7500\$ par ménage choisissant l'autopartage plutôt que la possession d'une voiture privée, pour une même distance parcourue de 1500km par année (Tecsult, 2006);
  - Une solution plus avantageuse économiquement lorsqu'on fait moins de 10 000km par année en voiture (Litman, 2015).

Ces bénéfices de l'autopartage, validés par plusieurs études scientifiques, sont présentés plus en détails dans la section « *Le potentiel et la contribution de l'autopartage à la mobilité durable à Gatineau* ».

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS DE COMMUNAUTO

Compte tenu de l'ensemble des bénéfices avérés de l'autopartage, de son potentiel important, du rôle incontournable de Communauto dans ce domaine pour la ville de Gatineau, Communauto invite la Ville à considérer avec toute l'attention requise ses recommandations pour développer un Plan climat structurant, en misant sur la complémentarité de l'autopartage avec les autres modes de transports viables, à ajuster sa politique de stationnement, de manière à faciliter et optimiser autant que possible l'accessibilité et l'efficacité du service d'autopartage en boucle.

Afin de maximiser les bénéfices environnementaux de l'autopartage et atteindre son potentiel, il s'avère crucial de favoriser le déploiement d'un réseau de points de services de proximité, accessibles, conviviales en proportion à la croissance de la demande.

De plus, l'implantation du **volet sans réservation ou véhicule en libre-service (VLS)** dans l'ensemble de la région de la Capitale-Nationale (Ottawa/Gatineau) permettrait d'insuffler plus d'intérêt pour la voiture partagée, et ainsi contribuer à la croissance de la mobilité durable.

### Recommandation 1 |

**Prendre en compte les contributions de l'autopartage dans les orientations cibles du domaine d'action 2 : Transports, fixer des objectifs quantifiables à atteindre dans le bilan annuel à l'horizon 2050 :**

- Réduction des émissions de CO2 ;
- Part modale de l'autopartage, taux de pénétration de l'autopartage pour les ménages (échelle métropolitaine, de l'arrondissement et des quartiers) et nombre d'utilisateurs de l'autopartage ;
- Réduction du taux de motorisation des ménages ;
- Réduction des distances parcourues en kilomètres ;
- Nombre de services et d'employés de la Ville utilisant l'autopartage pour leurs déplacements professionnels ;
- Nombre d'espaces de stationnements institutionnels dédiés à l'autopartage ;
- Nombre de cases de stationnement et de véhicules mutualisés ;
- Nombre d'édifices de la Ville desservis par des stations d'autopartage à proximité ;
- Nombre de lignes de bus et stations de bus importantes/pôles d'échanges/stationnements incitatifs desservies par des stations d'autopartage.

Dans la poursuite des cibles du domaine d'action 2 : Transports et domaine d'action 5 : Urbanisme, et afin de répondre aux enjeux de déploiement de l'autopartage, nous invitons la Ville à considérer avec toute l'attention ces diverses mesures :

### **Recommandation 2 |**

Prioriser l'autopartage dans l'assignation d'un certain nombre d'espaces de stationnements sur des terrains publics par rapport aux résidents, et non uniquement selon l'ordre chronologique des demandes.

### **Recommandation 3 |**

Permettre l'utilisation des stationnements institutionnels et édifices de la Ville comme points de service pour les véhicules en autopartage.

### **Recommandation 4 |**

Prévoir dans les nouveaux projets de construction et de densification des critères d'intermodalité afin d'en orienter la planification et favoriser l'intégration de l'autopartage (Plan particuliers d'urbanisme, Vision d'aménagement et de développement de secteur, Plan locaux de déplacement); prévoir le remplacement des places dédiées à l'autopartage lors de fermetures de stationnement.

### **Recommandation 5 |**

Réviser la réglementation d'urbanisme de la Ville de Gatineau, notamment en matière de cases minimum de stationnement obligatoires dans certains secteurs, afin de contrer l'enjeu de motorisation des ménages, autant pour les projets résidentiels, commerciaux, qu'institutionnels. La Ville peut s'inspirer des objectifs et mesures réglementaires établies dans plusieurs autres villes.

### **Recommandation 6 |**

Favoriser une approche intermodale dans le développement de l'offre de transport incluant le plus possible la complémentarité entre l'autopartage et les autres modes, dans la continuité du partenariat entre la STO et Communauto.

### **Recommandation 7 |**

Soutenir activement l'autopartage comme mode de remplacement de la voiture, en intensifiant sa promotion des initiatives de mobilité durable via les canaux de communication de la Ville et de ses partenaires, par une collaboration continue avec Communauto, mais aussi entre les différents services municipaux ; reconnaître Communauto en tant que partenaire et entreprise d'intérêt public, tant publiquement qu'au sein de l'administration municipale.

#### Recommandation 8 |

Soutenir le développement d'une offre de services permettant la mutualisation du parc automobile municipal, dans la continuité de l'utilisation de services d'autopartage Communauto par des employés de la Ville de Gatineau (service de l'urbanisme inscrit depuis 2006).

#### Recommandation 9 |

Inciter et accompagner les différents services et organismes municipaux, ministères, institutions publiques, et autres grands générateurs de déplacement sur le territoire de la Ville à réserver des espaces pour les véhicules en autopartage et/ou à adhérer à un programme d'autopartage pour les déplacements professionnels.

#### Recommandation 10 |

Planter le **volet sans réservation ou véhicule en libre-service (VLS)** dans l'ensemble de la région de la Capitale-Nationale (Ottawa/Gatineau) en la combinant avec le volet déjà existant d'autopartage en boucle avec réservation, afin d'accroître l'efficacité et l'étendue du service.

## LE POTENTIEL ET LA CONTRIBUTION DE L'AUTOPARTAGE À LA MOBILITÉ DURABLE À GATINEAU

L'autopartage dispose de nombreux avantages indéniables sur un plan environnemental. L'autopartage en boucle, ou avec réservation, a fait l'objet de nombreuses études au Québec et dans le monde afin d'en mesurer les effets. Ces derniers consistent à :

- Une diminution du nombre des véhicules et une réduction de l'espace nécessaire pour le stationnement;
- Une réduction de l'utilisation de la voiture, de la consommation de carburant et de la congestion.

### Réduction de la motorisation

L'autopartage représente une solution de remplacement de la première ou de la seconde voiture qui permet en même temps de réduire le recours à l'automobile comme moyen de transport. Selon des études de l'Université Laval (Alexandre et al 2011<sup>1</sup>) et de l'École Polytechnique de Montréal (Nouri et al 2013<sup>2</sup>), **un véhicule en autopartage de Communauto remplace au Québec en moyenne 10 véhicules privés.**

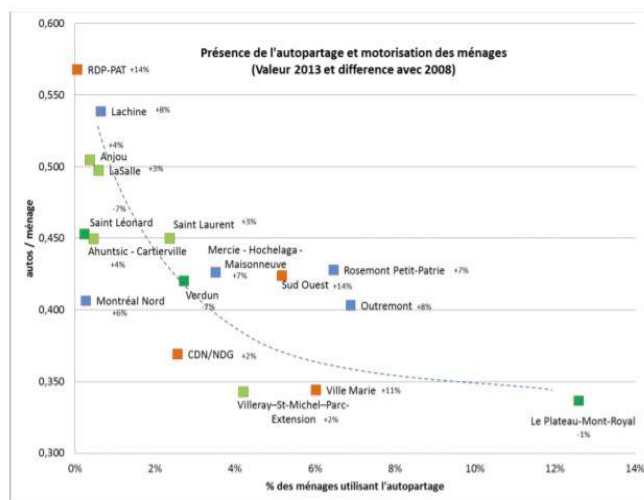
**Les abonnés de l'autopartage vendent ou renoncent à l'achat d'un véhicule dans 81 % de cas (dans 35% des cas, il s'agit de la vente d'un véhicule) à la suite de leur adhésion à Communauto.** Selon ces mêmes estimations, **le service d'autopartage en boucle a contribué à diminuer le parc d'automobiles en circulation de 12 000 unités rien qu'à Montréal** (Nouri et al, 2013). Sur un même ordre d'idée, il faut savoir que les ménages abonnés à Communauto ont en moyenne 0,13 voitures, comparativement à 0,89 dans la population en général et 1,2 dans l'agglomération de Québec (Nouri et al, 2013).

---

<sup>1</sup> Alexandre L., La mobilité des abonnés au service d'autopartage de Québec (Communauto) et leurs émissions de gaz à effet de serre. CRAD, Université Laval, 2011

<sup>2</sup> Nouri, P., Braham, A., Trépanier, M. & Morency C., Estimation des GES émis par une flotte de véhicules d'autopartage. École Polytechnique de Montréal, 2013

Graphique – Présence de l'autopartage et motorisation des ménages



Autre fait intéressant, selon l'École Polytechnique de Montréal, **déjà en 2008, il était possible de mesurer le ralentissement de l'augmentation de la motorisation des ménages dans les quartiers centraux de Montréal dans lesquels l'autopartage a été implanté**, alors que la motorisation des ménages augmentait dans l'agglomération de Montréal (Klincevicus et al, 2014<sup>3</sup>).

## Réduction de l'usage de la voiture

Au Québec, la diminution moyenne du nombre de kilomètres parcourus en voiture par personne a été estimée à environ 40 %, soit 2 900 km par année en moyenne (Tecsult, 2006). À titre d'exemple, un abonné à Communauto utilise l'auto pour seulement 14,4% de ses déplacements, ce qui est presque 4 fois moins que des ménages similaires qui en possèdent une (Siou et al, 2013<sup>4</sup>). Le fait que les usagers de ces services n'utilisent ordinairement pas l'automobile induit un comportement tourné vers l'écomobilité, c'est-à-dire l'usage des services offerts par les transporteurs publics, le vélo ou la marche. L'attitude qui en résulte est exactement à l'opposé de celle adoptée par la majorité des propriétaires de voitures. En effet, puisque les utilisateurs doivent réserver une voiture et parcourir une certaine distance pour y accéder, ceux-ci planifient davantage leurs déplacements pour optimiser leur utilisation du véhicule. En percevant le coût marginal réel d'utilisation à l'heure et au nombre de km parcourus (plutôt que

<sup>3</sup> Klincevicus, M.G.Y., Morency, C. & Trepanier, M., Assessing impact of carsharing on household car ownership in Montréal, Québec, Canada. Transportation Research Record, 2014

<sup>4</sup> Sioui, L., Morency, C. et Trépanier, M., How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada. École Polytechnique de Montréal, 2013

les seuls coûts de l'essence et du stationnement), l'utilisateur d'autopartage peut ainsi comparer les coûts réels entre les modes de transport et mieux percevoir leurs avantages respectifs (Alexandre, 2010<sup>5</sup>).

### Augmentation de l'usage des transports collectifs et actifs

Aucun mode de transport actif et collectif ne peut rivaliser seul contre la flexibilité offerte par l'automobile. Les besoins en déplacement des citoyens sur de moyennes distances, à des heures ou des destinations où le transport en commun y circule à basse fréquence est un enjeu ou sinon un défi du transport collectif actuel auquel l'autopartage peut plus facilement répondre, d'où son qualificatif de chaînon manquant de la mobilité durable et son potentiel intermodal, tels que l'ont mis en exergue Vivre en Ville et Accès Transport Viabes dans la publication « Réunir les modes »<sup>6</sup>.

**Ainsi, selon une étude approfondie menée en 2009 par le CRAD (Centre de Recherche en Aménagement et Développement de l'Université Laval) pour la Ville de Québec, les abonnés de Communauto marchent plus (37 %) que les propriétaires de véhicules (14 %), prennent davantage l'autobus (25 %, comparativement à 3 %) et utilisent moins souvent une automobile (24 % contre 78 %).** Les abonnés de Communauto se comportent donc non seulement comme des non motorisés, mais utilisent beaucoup plus les transports actifs et le transport en commun et moins l'automobile que les ménages motorisés, même s'ils ont accès à une voiture. En clair, l'autopartage est une alliée puissante des transports collectifs et actifs, en offrant un important potentiel de report modal à court terme.

Ces constats permettaient au CRAD d'affirmer dans ses conclusions de la consultation de la Ville de Québec sur sa politique de mobilité durable que **« le développement et le soutien de l'autopartage est un moyen très efficace de favoriser la baisse de motorisation, car elle contribue à sensibiliser les adhérents aux coûts réels de l'automobile et les incite à adapter leurs comportements de mobilité : réduction des distances, choix des transports actifs pour les**

---

<sup>5</sup> Alexandre L., Thériault M. et Vandersmissen M.H., Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage. CRAD, Université Laval, 2010

<sup>6</sup> « Réunir les modes : l'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable. » Accès Transports Viabes, Vivre En Ville, 2013

déplacements courts, des transports collectifs sur les plus longues distances, de l'autopartage en derniers recours lorsque les autres modes sont inadaptés. Si on enlève l'autopartage de l'équation, une proportion appréciable des abonnés choisit de s'acheter une voiture et le choix modal s'en trouve complètement modifié ».

### Réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES

En tenant compte des données ci-haut mentionnées, et en les combinant à une utilisation de véhicules moins énergivores que ceux qui sont utilisés par la population en général, **ces habitudes de déplacement se traduisent par une diminution de la consommation énergétique, et par conséquent, par une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) équivalent à 1,2 tonne de CO<sub>2</sub>, par personne et par an (Tecsult, 2006).**

### Économie pour les ménages

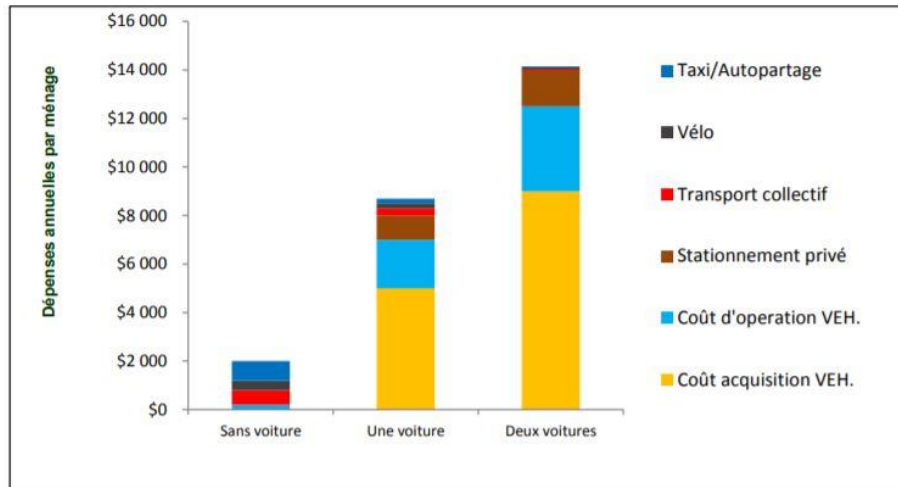
L'autopartage permet d'offrir une solution plus économique pour la mobilité individuelle des ménages. **Le coût annuel moyen d'un véhicule privé, incluant coûts fixes et coûts variables, est estimée à 8800\$ (CAA Québec, 2013). Le coût annuel d'un véhicule de Communauto est en moyenne de 1215\$. Ce coût revient près de 5 fois moins cher que celui estimé par le CAA Québec pour la possession d'un véhicule privé qui roulerait une même distance de 1500km par année (Tecsult, 2006).** D'autres part, il est estimé que l'autopartage demeure plus économique qu'un seul véhicule privé pour un ménage qui parcourrait jusqu'à 10 000 km par année (Litman et al, 2015<sup>7</sup>). Ces gains s'expliquent dans la mesure où l'accès à la voiture partagée permet à un ménage d'épargner les coûts fixes liés à l'achat, l'entretien et le stationnement du véhicule, et de réduire les autres coûts liés à l'automobile en recourant à d'autres modes de transport ou en réduisant son besoin de mobilité.

---

<sup>7</sup> Litman T., Evaluating Carsharing Benefits. Victoria Transport Policy Institute, 2015

Le tableau ci-dessous permet de comparer les économies que peuvent réaliser les ménages lorsqu'ils réduisent les coûts associés à la possession d'un ou de plusieurs véhicules.

Graphique : Budget transport selon le nombre de voitures possédées



Source : Todd Litman, 2015. Victoria Transport Policy Institute

### Réduction de la pression de la voiture et des besoins en espaces de stationnement

L'un des maillons essentiels de la mobilité durable, et même de l'urbanisme durable est le stationnement, mais il en est aussi le principal frein actuellement, selon les experts en mobilité Florence Paulhiac et Christian Savard lors d'une conférence sur les enjeux de mobilité du stationnement (Maison du Développement Durable, 2019<sup>8</sup>). Les stationnements, où sont stockés les véhicules, monopolisent une part importante de l'espace public. Ces stationnements sont construits à la fois en surcapacité et sont par conséquent sous-utilisés, cannibalisant l'espace public pour toutes les autres formes de mobilité. À Montréal, il est estimé que 3 à 5 cases de stationnement attendent chaque véhicule (CRE Montréal, 2015<sup>9</sup>). **À titre de comparaison, la voiture privée est utilisée en moyenne une heure par jour et demeure stationnée 95% du temps,**

<sup>8</sup> Conférence « Stationnement, Voldemort de la Mobilité ». Maison du Développement Durable, 2019

<sup>9</sup> Politique de Stationnement de Montréal: Réduire la place de l'automobile pour devenir plus mobile. CRE Montréal, 2015

**alors que la mutualisation des usages fait en sorte qu'une voiture de Communauto est utilisée 43% du temps.**

Au même titre que l'ajout de voies de circulation, l'ajout de stationnement coûte cher à la société. L'augmentation et l'abondance de stationnement non tarifé encourage toujours plus la possession et l'utilisation de l'automobile, ce qui revient à poursuivre d'investir dans le problème de la congestion et de la dépendance à l'auto solo (CRE Montréal, 2019). Plus directement, selon une étude du Conseil régional de l'environnement, chaque véhicule personnel coûte aux municipalités entre 177\$ et 350\$ en frais d'acquisition de terrain, de construction du stationnement et d'entretien de stationnement par mois (un peu plus de 100 \$/mois pour une place en voirie, en ville) (CRE Montréal, 2019<sup>10</sup>).

L'autopartage apporte un fort potentiel de réduction des besoins et d'optimisation des espaces de stationnement, tant dans les quartiers centraux où le stationnement est rare avec un nombre limité de places de stationnement, que dans les banlieues de premières et secondes couronnes. La voiture étant partagée par plusieurs, les besoins en stationnement diminuent également (Alexandre et al, 2010). Pour donner un ordre de grandeur, **chaque place pour un véhicule Communauto en station permet de desservir environ 30 ménages, et ce, avec le même investissement public que celui nécessaire pour une seule voiture privée.**

L'autopartage permet ainsi de ne plus avoir besoin d'exiger de trop nombreuses cases de stationnement au sein des projets résidentiels privés et dans l'espace public (Rivasplata et al, 2012<sup>11</sup>). Cet espace libéré est disponible pour de nouveaux aménagements publics, et différentes mesures de verdissement afin de réduire les îlots de chaleur (Collectivités Viabes, 2019<sup>12</sup>).

---

<sup>10</sup> Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable. CRE Montréal, 2019

<sup>11</sup> Rivasplata C., Residential On-Site Carsharing and Off-Street Parking Policy In The San Francisco Bay Area, Report 11-28, San José, CA, Mineta Transportation Institute, 2012

<sup>12</sup> Autopartage et véhicules en libre-service. Collectivités Viabes, 2019

## Références

Litman, T., Evaluating Carsharing Benefits, Victoria Transport Policy Institute, 2015

Nouri, P., Braham, A., Trépanier, M. & Morency C., Estimation des GES émis par une flotte de véhicules d'autopartage. École Polytechnique de Montréal, 2013

Rivasplata C., Residential On-Site Carsharing and Off-Street Parking Policy In The San Francisco Bay Area, Report 11-28, San José, CA, Mineta Transportation Institute, 2012

Alexandre L., La mobilité des abonnés au service d'autopartage de Québec (Communauto) et leurs émissions de gaz à effet de serre. CRAD, Université Laval, 2011

Alexandre L., Thériault M. et Vandersmissen M.H., Un moyen efficace de favoriser le développement des transports actifs et collectifs? L'effet de l'autopartage. CRAD, Université Laval, 2010

Dallaire Y., Lafond N., Lanoix C., Viviani M., Le projet auto+bus. Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes. Tecsalt, 2006

Stationnement, Voldemort de la Mobilité, Maison du Développement Durable, 2019

Guide de mise en œuvre d'un stationnement écoresponsable, CRE Montréal, 2019

Autopartage et véhicules en libre-service, Collectivités Viables, 2019

Mémoire de Communauto - Projet de Politique de stationnement de la Ville de Montréal, Communauto, 2016

Mémoire Plan de mobilité durable et réseau structurant en transport en commun, Communauto, 2017

Politique de Stationnement de Montréal: Réduire la place de l'automobile pour devenir plus mobile, CRE Montréal, 2015

Vivre en Ville et Accès Transports Viables, Réunir les modes : L'intermodalité et la multimodalité au service de la mobilité durable, Outiller le Québec, 2013

Plan de Mobilité Durable, 91 p, Ville de Québec, 2011

Plan de Transport, 122 p, Ville de Montréal, 2008

### **Mission et distinctions de Communauto**

Le dynamisme de Communauto et sa capacité d'innover ont été soulignés à plusieurs reprises par les gouvernements, les autorités municipales et les chambres de commerce. Ceci s'est traduit par la remise de nombreuses distinctions. Citons les plus récentes en date, soit le prix Novae de l'Entreprise citoyenne et les Prix « Distinction » et « Mobilité durable » de l'Association québécoise du transport (AQTR) en 2015.

Communauto est un opérateur de service, mais aussi une organisation dévouée à faire avancer la mobilité durable au Québec. Il est utile de rappeler que l'organisation, comparativement à d'autres entreprises d'autopartage, a une mission sociale, urbanistique et environnementale, plutôt que commerciale. Son objectif est de réduire et de rationaliser l'utilisation et le nombre de voitures en circulation en complémentarité avec les autres modes de transport collectifs et actifs. À ce titre, tous les services qu'elle déploie sont en cohérence avec la mission fondatrice de l'entreprise.

**Monsieur Benoît Delage, CREDDO**

# Mémoire sur le Plan climat de la Ville de Gatineau

DÉPOSÉ PAR LE CREDDO

MAI 2021



---

IDENTIFICATION ET PRIORISATION DES  
GRANDES ACTIONS À MENER POUR FAIRE  
DE GATINEAU UN TERRITOIRE SOBRE EN  
CARBONE, PLUS RÉSILIENT, INCLUSIF  
ET MOBILISÉ FACE AUX CHANGEMENTS  
CLIMATIQUES.

*Ont participé à la rédaction:*

Laurence Coulombe, Maude St-Onge, Paul Turpin,  
Frédéric Girard, Pierre-Luc Brien, Madelaine Rouleau,  
Benoit Delage

## Quelques mots...

De prime abord, les attentes envers ce Plan climat de la Ville sont élevées puisque cette planification est attendue depuis de nombreuses années. Selon l'ordre des ingénieurs du Québec, on peut définir le leadership «comme la capacité d'influencer des gens de façon à ce qu'elles puissent exécuter des tâches sans contraintes, avec toute la motivation voulue pour atteindre des objectifs communs».

Selon nous, le leadership exercé par la Ville dans ce dossier n'a pas été à la hauteur de nos attentes. Cependant, le fait d'engager la collectivité dans l'élaboration du Plan climat démontre de l'ouverture et ouvre la voie à un leadership partagé, soutenu, et courageux. Nous devons faire équipe face à la complexité des enjeux et des solutions à mettre en œuvre pour nous adapter aux changements climatiques.



# Principe de gouvernance : un leadership courageux, soutenu et partagé

Dans la stratégie de transition écologique de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, le partenariat est central pour l'atteinte des ambitieux objectifs. L'arrondissement compte également agir aux côtés des acteurs du milieu comme partenaire des meilleures innovations pour s'engager collectivement dans la transition écologique.

« Dorénavant, **chacun de nos processus, pratiques et actions intégrera en toute circonstance les impératifs de la réduction des gaz à effet de serre et de la résilience du territoire.** C'est notre réponse aux défis des changements climatiques et à la crise sanitaire que nous traversons actuellement », a affirmé François-William Croteau, maire de Rosemont-La Petite-Patrie, à l'occasion du dévoilement le plan d'action de l'Arrondissement pour réussir une véritable transition écologique sur le territoire. La traduction libre de l'affirmation de M. Croteau pourrait se résumer par « plus rien ne sera pareil ».

Dans ce contexte d'urgence à agir, d'inconnus à affronter et de complexité croissante des enjeux, l'exercice d'un leadership courageux et persévérant seront des pré-requis à la mise en œuvre des stratégies d'adaptation aux changements climatiques.

À court terme, nous devons exercer un leadership partagé pour trouver des solutions à des situations problématiques que nous rencontrons telles que :

- difficulté de l'introduction du concept de la rue complète dans les services de la Ville;
- embûches rencontrées lors du simple achat de véhicules électriques pour les services municipaux;
- etc.

Comme « plus rien ne sera pareil », le Plan climat de la Ville de Gatineau doit être en quelque sorte révolutionnaire et entraîner par le fait même un changement de paradigme dans la gouvernance municipale.

## L'importance de l'écofiscalité dans la transition écologique

Le principe de « pollueur-payeur » a fait un bout de chemin dans l'esprit populaire. De fait, la tarification du carbone fait maintenant consensus au niveau fédéral. Le CREDDO insiste pour profiter de ce Plan climat pour réduire la dépendance à la taxe foncière via l'écofiscalité municipale. C'est pourquoi nous encourageons la Ville de Gatineau à utiliser ses nouveaux pouvoirs fiscaux et des prélèvements monétaires, de manière à réduire les incitatifs à l'étalement urbain, à protéger les terres agricoles et à assurer une transition de la part modale.

Parmi les systèmes d'écofiscalité qui nous ont interpellés, il est bon de citer la taxation sur les stationnements de Montréal qui a incité à un changement d'usage et la levée de fonds importants. Sinon, nous pouvons penser au programme de compensation des gaz à effet de serre de la Ville de Laval qui est destiné à compenser ces gaz associés à la construction de projets résidentiels, commerciaux ou institutionnels. D'ailleurs, ce fonds assure le financement des projets de transition écologique.

Voici les quatre vecteurs d'action prioritaires qui aideront à faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques selon les axes stratégiques du CREDDO.

# 1. Transition énergétique (stratégie de substitution énergétique)

L'inventaire des émissions de GES réalisé par la Ville de Gatineau en 2015 a démontré un grand potentiel de réduction par conversion énergétique. En effet, le mazout, le gaz naturel et les carburants représentent près de 70% de la consommation d'énergie. Certaines énergies renouvelables méritent d'être explorées, car elles peuvent être produites et consommées localement. Il s'agit du gaz naturel renouvelable (GNR) et de l'hydrogène vert.

Tout comme la Ville de Montréal dans son plan climat (Montréal 2021), il serait prioritaire de mettre fin à l'utilisation du mazout dans les bâtiments afin de s'attaquer à une source non négligeable d'émissions de GES et connue pour son impact sur la qualité de l'air extérieur.

Reconnaissant l'importance de la transition énergétique, le gouvernement du Québec a adopté l'obligation d'augmenter à 5% la portion de GNR dans le réseau gazier d'ici 2025. Toutefois, le potentiel d'y intégrer davantage est bien présent. Considérant que le chauffage des bâtiments municipaux est responsable de 12% des émissions municipales et que le gaz naturel est la principale source d'énergie utilisée, intégrer une portion de GNR dans le réseau aura un impact notable sur le bilan carbone municipal.

Vu l'engagement financier des deux paliers gouvernementaux supérieurs, il est étonnant que la stratégie de la Ville ne fasse pas clairement mention de stratégie de substitution énergétique. Le gouvernement fédéral a mis sur pied un fonds pour les combustibles propres qui appuiera la production et la distribution de combustibles à

faible teneur en carbone et à zéro émission, y compris l'hydrogène et la biomasse. Au niveau du gouvernement provincial, on peut citer l'investissement de 213 millions de dollars pour des initiatives ciblées concernant la production et la distribution de gaz naturel renouvelable.

Le potentiel financier de la transition énergétique est grand. La ville est détentrice de plusieurs gisements de matières organiques qui pourraient contribuer à la transition énergétique. La Ville devrait évaluer la possibilité d'être partenaire dans la production de GNR pour s'assurer que les bénéfices de la transition énergétique ne sont pas entièrement privatisés.

Parallèlement, les équipements motorisés sont responsables de 24% des émissions municipales. Or, l'hydrogène vert est une source d'énergie renouvelable qui peut être produite localement et dont l'utilisation dans le secteur du transport est particulièrement adaptée, notamment pour les véhicules lourds. En effet, la transition vers un approvisionnement en hydrogène est recommandée pour plusieurs applications dans le transport, dont les autobus, les taxis, les véhicules de livraison, les véhicules d'urgence et les camions lourds (Roy 2019). Les piles à combustible sont intéressantes pour le transport de marchandises impliquant de longues distances. Pour ce faire, l'installation de stations de recharge réparties sur le territoire sera nécessaire. Les camions lourds sont fortement émetteurs de GES étant donné leur forte consommation de carburant et les longues distances parcourues. La conversion à l'hydrogène est une solution efficace à cette problématique environnementale.

Enfin, l'utilisation de l'hydrogène pour alimenter un tramway permet de décarboniser ce mode de déplacement tout en épargnant le paysage urbain de structures aériennes d'alimentation à l'électricité. Déjà, la mise en relation entre Gazifère et la STO a été faite en vue d'une possible analyse de l'utilisation de l'hydrogène pour le futur Tramway.

Concernant ses applications dans l'industrie et le bâtiment, l'hydrogène vert est tout à fait adapté pour alimenter, en faible quantité, des pipelines de gaz naturel. En Outaouais, la Ville de Gatineau pourrait en profiter pour ses installations et bâtiments municipaux et le gouvernement fédéral pourrait intégrer cette source d'énergie pour alimenter le réseau d'échange de chaleur à Ottawa. À ce sujet, des rencontres ont eu lieu avec les gestionnaires du Programme d'acquisition de services énergétiques de Services publics et Approvisionnement Canada pour assurer la concertation autour de ce projet important pour le centre-ville.

Une opportunité se présente en Outaouais : utiliser la biomasse forestière comme intrant dans la production grâce à un procédé de gazéification. Cette technologie, qui est en cours de développement par le programme de R&D de l'Institut de recherche sur l'hydrogène de l'UQTR à Trois-Rivières, est présentement testée en Colombie-Britannique pour des fins d'exportation vers le Japon (Roy 2019).

### LE CREDDO FAIT LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES

- Mettre en place une stratégie de substitution énergétique des énergies fossiles et engager la région dans la production de GNR dont l'hydrogène vert. L'intégration de cette filière pourra être un exemple de réussite à l'international.
- Optimiser la valorisation des gisements de matières organiques du territoire pour assurer une répartition qui bénéficie à la société.



## 2. Verdissement urbain

Les changements climatiques, en plus d'augmenter le risque et l'ampleur de divers aléas climatiques comme les vagues de chaleur, les pluies diluviennes, les vents violents, les inondations, affectent directement la qualité de vie de nos communautés et la santé des populations urbaines. Aussi, il est démontré que tous ne sont pas outillés également face aux impacts des changements climatiques. Les communautés constituées souvent de ménages à faibles revenus, de personnes âgées, de personnes vivant seules, de nouveaux arrivants y sont beaucoup plus vulnérables du fait qu'ils habitent des milieux de vie souvent dévitalisés. Ce phénomène est une constante mondiale et se nomme l'inégalité environnementale.

Ces communautés sont effectivement établies au sein de secteurs ne présentant pas d'infrastructures sociales et matérielles qui permettent une prise en charge efficace. Les municipalités ont un grand rôle à jouer face à ces enjeux par le développement d'une vision et d'action durable d'aménagement du territoire.

**Les champs d'intervention à intégrer dans le plan climat sont la lutte aux îlots de chaleur, le verdissement urbain, la gestion des eaux pluviales ainsi que la création de parcs et d'espaces verts.**

Cette planification territoriale doit se définir avec les citoyens en les incluant dans le processus de décision. La gestion de l'espace urbain n'a pas à être entièrement assumée par les gouvernements municipaux. Le partenariat et la concertation sont la clé pour l'appropriation citoyenne des milieux de vie et le renforcement du tissu social.

En ce sens, le CREDDO développe et conduit de nombreux projets d'adaptation aux changements climatiques en promouvant le verdissement urbain comme solution. Les apprentissages issus du projet de verdissement de l'île de Hull et la Campagne Vivre en vert pourraient grandement

contribuer au Plan climat. Ces projets totalisent des investissements de plus de 2 millions de dollars pour la réalisation de projets de verdissement sur le territoire de la Ville de Gatineau.

Le verdissement est une priorité pour les gouvernements fédéraux et provinciaux pour les prochaines années et des financements conséquents sont déjà prévus. Toujours dans le même esprit, le CREDDO a déjà proposé en septembre 2020 à la Ville de Gatineau l'adoption d'une Politique réservant 1% du budget de construction et de voirie de la Ville de Gatineau pour le verdissement urbain. Suite à l'analyse du budget planifié pour 2020, ce sont ainsi 422 000\$ qui pourraient être investis auprès d'initiatives de verdissement urbain, soit l'équivalent de 1% des investissements pour le réseau routier et les édifices dans le dernier exercice financier. Il s'agit d'une mesure d'écofiscalité prônée par la Fondation David Suzuki qui pourrait être traduite: plus tu investis dans l'asphalte, plus tu plantes des arbres (Hénault-Ethier, 2019) . Nous insistons sur la pérennité de cette politique. Nous nous devons d'être cohérents entre les investissements dans l'asphalte et les stratégies de verdissement et surtout d'aider nos communautés urbaines à se doter de moyens pour s'adapter aux changements climatiques.

#### LE CREDDO FAIT LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES

- Faire du verdissement de la Ville un projet collectif qui fera la fierté de ses citoyens.
- Miser sur le partenariat et l'implication citoyenne pour la réalisation du Plan climat.
- Fixer un objectif ambitieux de taux de canopée attaché à un plan d'action conséquent.
- Cibler les communautés les plus vulnérables.
- S'appuyer sur des principes d'écofiscalité pour assurer les investissements en infrastructures naturelles urbaines.



## 3. Protection des milieux naturels

Les milieux naturels constituent un patrimoine collectif et offrent des Solutions nature nécessaires à la résilience face aux changements climatiques. Tout d'abord, à titre de patrimoine collectif, les milieux naturels représentent une valeur économique et sociale par les activités qu'ils soutiennent (ex. tourisme) et par leur rôle symbolique qui participe à l'identité des populations. La perte d'une partie du patrimoine naturel contribue non seulement à la perte de revenus potentiels, à des dommages environnementaux collatéraux, mais également à une érosion de l'identité collective. Pourtant, la mobilisation des populations et des acteurs passe par le sentiment identitaire et doit être prise en compte pour assurer une adhésion de l'ensemble des groupes sociaux à un plan climat visant l'adaptation et la résilience face aux changements climatiques. Les instances politiques comme les municipalités et les MRC ont un très grand rôle à jouer sur le plan de l'action publique en matière de protection du patrimoine naturel. Cela peut passer par la restauration, la conservation ou la protection des lieux à forte valeur symbolique ou identitaire. Notons que la prise en compte des vecteurs social, identitaire et patrimonial est cohérente avec les documents phares du développement durable, à commencer par la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO (1972), le rapport Brundtland (1987), l'Agenda 21 (1992) et la Loi québécoise sur le développement durable (2006).

Ensuite, à titre d'infrastructures, les milieux naturels offrent des solutions fondées sur la nature c'est-à-dire des "actions visant à protéger, gérer de manière durable et restaurer des écosystèmes naturels ou modifiés pour relever directement les défis de société de manière efficace et adaptative, tout en assurant le bien-être humain et en produisant des bénéfices pour la biodiversité". La considération des services écologiques rendus aux populations gratuitement ou à forte rentabilité assure une gestion plus adaptative et

plus résiliente aux changements climatiques. Parmi les Solutions nature dont la région bénéficierait, notons la mise en place de corridors écologiques. Ces derniers permettent une meilleure santé des écosystèmes connectés, donc des services écologiques optimisés : biodiversité accrue et multiplication des services, purification d'air, filtration de l'eau, rétention de l'eau, diminution des zones d'inondation et des périodes de sécheresse, diminution des débordements d'eaux usées, sécurité accrue des citoyens, augmentation de la qualité de vie des citoyens, amélioration des conditions favorisant la santé publique, diminution des coûts associés aux événements destructeurs. La Ville de Gatineau a un potentiel important pour contribuer à la mise en place de Solutions nature et le CREDDO a l'expertise nécessaire pour contribuer à leur mise en place.

#### LE CREDDO FAIT LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES

- Avoir une meilleure connaissance du territoire, reconnaître ses infrastructures naturelles, augmenter le coefficient de biotope et miser sur les services écosystémiques.
- Travailler avec les autres MRC sur la protection des corridors écologiques de la région et mettre de l'avant un projet de développement d'une ceinture verte et bleue, incluant un volet agro-forestier, se développant entre la MRC des Collines-de-l'Outaouais et la Ville de Gatineau.
- Instaurer une planification territoriale et orienter les actions vers la valorisation des écosystèmes du territoire.



## 4. Économie circulaire

Nous croyons que la mobilisation et la participation du secteur des industries, commerces et institutions (ICI) sont incontournables pour l'atteinte des cibles gouvernementales en termes de réduction des émissions de GES. En effet, selon l'inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2017, ce secteur arrivait en deuxième place, avec 29,0 Mt éq. CO<sub>2</sub>, soit 36 % des émissions totales. En termes de consommation de ressources et d'impacts sur l'environnement, le modèle économique linéaire "extraire – produire – distribuer – consommer – jeter" n'est plus soutenable sur le long terme. La transition vers une économie circulaire apparaît non seulement comme une évidence, mais également comme une urgence. Cette urgence est intensifiée par le fait qu'il sera impossible de réduire suffisamment les émissions globales de GES pour atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris sans circulariser l'ensemble des flux de matière puisque 62 % des émissions proviennent de l'extraction des ressources, de leur transformation et de la production de biens. Or, selon un rapport publié lors du Sommet économique de Davos en 2018, moins de 9 % des ressources extraites trouveraient une seconde vie. La « circularisation » des 90 % des flux de matière restants représente un immense enjeu, mais également une opportunité économique majeure. (2019, Conseil jeunesse de Montréal, F. Scherrer et D. Normandin)

La fin du modèle d'économie linéaire représente une des conditions indispensables pour réussir le défi posé par les changements climatiques. Sur ce constat, nous pensons que l'économie circulaire va devenir un levier pour atteindre les cibles des différents plans de la Ville de Gatineau, dont le Plan climat.

D'ailleurs, le CREDDO contribue depuis 2017 au déploiement de ce modèle en favorisant la cohésion des acteurs dans la démarche de transition, en poussant l'innovation par l'apport de soutien technique et adapté et en propulsant

les initiatives et partageant la connaissance. Selon nous, le virage vers l'économie circulaire est déjà bien amorcé à travers l'Outaouais et la Ville de Gatineau. Avec un impact significatif sur l'environnement, le secteur de la construction de l'Outaouais se mobilise pour amorcer une transition verte. De nombreux projets sont à l'étude comme la construction de bâtiments de grande hauteur à partir de systèmes préfabriqués de bois, l'adoption de meilleures pratiques pour la gestion des déchets sur chantier ou encore une orientation vers la déconstruction pour favoriser le réemploi des matériaux. Enfin, du côté du secteur agroalimentaire, secteur propice à l'innovation et à l'intégration des stratégies d'économie circulaire, de jeunes entrepreneurs (Flirt drinks, Brasserie artisanale gallicus, etc.) saisissent les opportunités de ce modèle d'affaires.

L'économie de partage est l'une des stratégies issues de l'économie circulaire. La pandémie a entraîné, à court terme, des changements de comportement de mobilité majeurs et laisse paraître une accélération de la transition vers le télétravail. En conséquence, plusieurs ménages pourraient notamment songer à se départir de leur seconde voiture. Le service de Communauto est présent à Gatineau, mais le niveau d'adhésion est seulement de moins de 1% dans la population. Si l'on compare au 18% de la population de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, une augmentation pourrait assurément être initiée.

Toujours sur la thématique de l'économie de partage, il est à noter que la Ville n'a jamais agi conséquemment sur l'enjeu du stationnement dans son centre-ville. Pourtant, le rapport de AECOM intitulé Stratégie municipale de gestion intégrée de stationnement indique que de «créer une disposition réglementaire afin d'encadrer cette pratique, principalement observée dans le centre-ville et à proximité des pôles d'emploi et qui serait alors considérée comme un usage additionnel à l'habitation, au commerce ou à l'institution. Rendre la pratique légale tout en limitant le nombre d'espaces loués à un nombre à déterminer au cas par cas». Pourtant, une meilleure gestion du stationnement peut permettre de réaliser des gains

importants à la fois locaux et globaux sur les trois aspects du développement durable, à court, moyen et long termes. Enfin, une gestion responsable de l'offre de stationnement est un levier efficace pour la transition de la part modale.



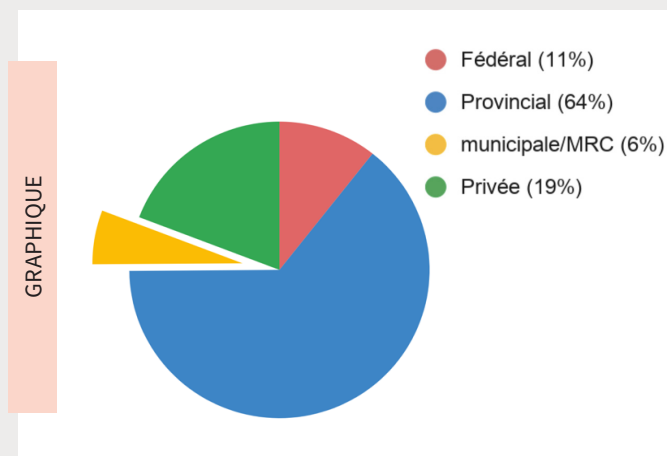
## LE CREDDO FAIT LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES

- Assurer que l'économie circulaire soit systématiquement considérée lors de décisions d'investissement et de développement économique pour que la relance économique soit solidaire, prospère et verte en Outaouais.
- Participer à la co-crédation de Feuille de route régionale en économie circulaire.
- Pousser les opportunités de développement de l'économie de partage, entre autres pour la voiture en partage
- Imposer rapidement des mécanismes d'écofiscalité pour gérer l'offre de stationnement pour le centre-ville

# Notre contribution au Plan climat de la Ville de Gatineau

Depuis plusieurs années, le CREDDO concerte en vue d'assurer des actions en mitigations et en adaptation aux changements climatiques. Aujourd'hui, ces actions portent leurs fruits.

Le CREDDO est reconnu par sa capacité à utiliser les leviers privés, provinciaux et fédéraux pour réaliser sa mission. De fait, comme le démontre le graphique suivant, la Ville de Gatineau est la dernière source de financement sur un budget de 1 976 000\$ en l'exercice 2021-2022. De toute évidence, le CREDDO est un levier financier important pour assurer la concertation et, éventuellement, des investissements majeurs dans la région.



SOURCE DE FINANCEMENT DU CREDDO EN % POUR 2021-2022

## Les leviers financiers sont accessibles

Les deux paliers de gouvernement supérieurs investissent des sommes sans précédent dans la transition énergétique. Le budget fédéral de 2021 propose d'investir 17,6 milliards de dollars pour une relance verte, soit un potentiel de 230 millions au prorata de la population canadienne. En ce qui concerne le gouvernement provincial, c'est 6,7 milliards sur 5 ans pour le Québec dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV). Pour l'Outaouais, c'est un potentiel de 300 millions pour des projets de transition énergétique et d'adaptation aux changements climatiques. Les actions du CREDDO sont basées sur les programmes qui vont découler de ces investissements.

## Utilisons les leviers disponibles pour réaliser des projets de réduction et d'adaptation

Dans la section qui suit, nous proposons des actions concrètes que le CREDDO pourrait à mettre en oeuvre, en collaboration avec les forces vives de son écosystème, autour des quatre vecteurs d'action prioritaires que nous avons exposés précédemment, à savoir :

- La transition énergétique
- La protection des milieux naturels
- Le verdissement urbain
- L'économie circulaire

Nous avons bon espoir de pouvoir rallier notre écosystème de membres, de partenaires et d'experts pour réaliser des projets et des actions qui pourront être financés par les leviers prévus au Plan pour une économie verte (PEV) ainsi qu'à ceux du budget fédéral et autres leviers financiers disponibles.

Voici les quatre vecteurs d'action prioritaires qui aideront à faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques selon les axes stratégiques du CREDDO.

## Mission du CREDDO et nos trois grands piliers

Le CREDDO a pour mission de rallier les forces vives en Outaouais autour d'une action concertée ayant pour but de créer et de mettre en œuvre des solutions durables en réponse aux enjeux environnementaux et du développement durable du 21<sup>e</sup> siècle.

Nous focalisons l'essentiel de nos activités autour des trois enjeux environnementaux et du développement durable suivants : La dette écologique; La perte de biodiversité; Les changements climatiques.

C'est pourquoi notre offre de service au CREDDO s'articule autour des trois grands piliers suivants :

**1/ La mise en valeur des milieux naturels pour la protection de la biodiversité**

**2/ Le développement d'une économie verte et innovante**

**3/ Le déploiement de stratégies d'adaptation aux changements climatiques pour des communautés résilientes et en santé**

## Notre contribution concrète au Plan climat de la Ville de Gatineau

Compte tenu de notre expertise en environnement et en développement durable, de notre expérience en gestion de projets, de notre capacité à accéder à diverses sources de financement ainsi que de notre habileté à mobiliser les forces vives du milieu autour d'une action concertée, le CREDDO souhaite définir et mettre en œuvre des projets et des actions du Plan climat autour des deux stratégies de réduction et d'adaptation suivantes :

- **Gestion de projet et soutien des organisations dans la gestion de projet**
- **Mobilisation d'acteur autour de la planification et de la réalisation du plan climat**
- **Concertation avec d'autres acteurs à l'extérieur de l'organisme et arrimage à l'échelle régionale**
- **Recherche de financement**
- **Partage d'expertise en développement durable**

Considérant que le CREDDO porte plusieurs projets complémentaires aux orientations du Plan Climat ou s'y inscrivant totalement, la Ville de Gatineau pourrait ainsi contribuer à la réalisation des projets et actions suivantes...

## 1. TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

### 1.1. Production de Gaz naturel renouvelable (GNR)

Gazifère a mandaté le CREDDO et le CTTÉI afin de réaliser une étude d'opportunité ayant pour buts : a) d'identifier les technologies appropriées pour le développement de la filière de gaz naturel renouvelable (GNR) dans une perspective de verdissement du réseau gazier dans la région de l'Outaouais et b) de faciliter l'implantation du projet. À terme, ce projet permettra l'élaboration d'un plan d'affaires autour de l'implantation potentielle d'une ou plusieurs usine(s) de biométhanisation desservant les MRC de Gatineau, des Collines et de Papineau.

Les travaux de la première phase visent à établir un portrait régional détaillé des différents gisements de matières organiques pouvant servir à la biométhanisation, et à estimer le potentiel de production énergétique qu'elles représentent. Ensuite, une revue des technologies appropriées sera réalisée. Les recommandations sur le choix des technologies tiendront compte, entre autres choses, du profil physico-chimique des matières disponibles, de leurs quantités, des étapes de traitement nécessaires en amont, et des frais d'acquisition estimés. Enfin, une analyse des facteurs de succès menant à l'implantation durable d'une filière de GNR au Québec sera complétée. Ces considérations mèneront à la sélection de quelques scénarios mettant en œuvre des technologies applicables au contexte de l'Outaouais.

En deuxième phase, un service d'accompagnement sera requis afin d'aider Gazifère dans l'élaboration d'une stratégie menant à l'implantation d'un des scénarios identifiés en Phase 1. Cet accompagnement permettra, entre autres, de mobiliser les parties prenantes, d'offrir des recommandations sur les sites d'implantation, de caractériser les marchés pour la valorisation du digestat et de produire une analyse financière détaillée.

Dans cette perspective, il serait intéressant d'optimiser le gisement de matières organiques qui prend le chemin de Moose Creek et d'assurer la biométhanisation en Outaouais.

### 1.2. Hydrogènes et biocarburants

Le 25 février, lors du colloque annuel de l'Association québécoise de la production d'énergie renouvelable (AQPER) était annoncé le projet qui vise à construire et exploiter une usine d'une capacité d'environ 20 MW pour la production d'hydrogène vert par électrolyse de l'eau dans la région de l'Outaouais.

L'usine sera construite dans le secteur Masson de la Ville de Gatineau, à proximité des centrales hydroélectriques d'Evolugen. Ce projet, propulsé par Evolugen, l'entreprise d'exploitation canadienne d'Énergie Brookfield, et Gazifère Inc, une société Enbridge, présente un monde de possibilité pour débiter la transition énergétique en Outaouais.

Pour ces deux grands projets, la Ville est invitée à prendre part aux discussions et à partager des données au besoin.

On attribue au CREDDO le partenariat entre ces deux grandes entreprises de l'Outaouais. Nous nous engageons à développer la filière des énergies renouvelables avec nos deux partenaires.

## 2. VERDISSEMENT URBAIN

### 2.1. Coopérative sylvicole

Le 14 décembre 2020 le gouvernement Trudeau dévoile son plan sylvicole élaboré dans le cadre du plan canadien de lutte contre la crise climatique. Un projet décennal à 3,16 milliards de dollars grâce auquel Ottawa prévoit de créer jusqu'à 4300 emplois verts et planter deux milliards d'arbres.

L'Outaouais présente de nombreuses opportunités de plantations (verdissement et reboisement) qui permettraient de contribuer à la vision du gouvernement fédéral. Considérant que la région présente de grands enjeux liés à la disponibilité des arbres et la diversité des essences d'arbres et en vue de répondre aux besoins identifiés, actuels et futurs, le CREDDO travaillera au courant de la prochaine année à la création d'une coopérative sylvicole régionale qui aurait pour mandat de gérer une pouponnière d'arbres en concertation avec plusieurs acteurs, dont les municipalités.

Dans l'optique où le verdissement urbain et la préservation des milieux naturels est une des solutions les plus efficaces à de nombreux impacts des changements climatiques, la Ville de Gatineau doit, à notre avis, s'engager concrètement en ce sens et s'impliquer dans ce projet porteur pour l'Outaouais. De toute évidence, la Ville aurait de grands avantages financiers à planifier ses achats à long terme et devenir partenaire de cette coopérative en devenir.

## **2.2. Table de concertation sur le verdissement**

Au courant de la réalisation de ses projets de verdissement, le CREDDO a identifié un besoin d'arrimage des différentes initiatives de verdissement ayant lieu sur le territoire de Gatineau, qui pour l'instant sont réalisées en silo. Le CREDDO souhaite appuyer la mise en place d'une table de concertation rassemblant différents acteurs pour favoriser le partage d'expériences et d'expertises en lien avec le verdissement. Cette initiative permettrait de sécuriser les financements gouvernementaux annoncés tout en organisant la réalisation des projets d'envergure et certaines actions du Plan climat dans un esprit de concertation. L'idée de mettre sur pied cet espace de dialogue et de réflexion est très actuellement bien reçue par de nombreux acteurs du verdissement et serait l'occasion d'organiser diverses activités assurant un positionnement clair de Gatineau sur l'arbre urbain comme solution d'adaptation aux changements climatiques. Nous croyons que la Ville de Gatineau aurait ainsi un grand intérêt à participer à sa mise en place.

## **2.3. Développement l'expertise locale en verdissement urbain**

Le Plan climat est l'occasion de créer des partenariats avec différents experts locaux et de développer l'expertise locale. Contrairement à d'autres grandes villes, Gatineau présente peu d'organismes réalisant de manière significative des projets d'envergure. Gatineau pourrait ainsi se positionner comme la Ville de Montréal qui réalise, par exemple, son plan canopée en collaboration avec plusieurs organismes et OBNL. Le partenariat a ainsi le potentiel d'encourager le développement et la pérennisation de l'expertise locale. Dans le cadre du projet de verdissement de l'île de Hull et de la Campagne Vivre en vert, le CREDDO développe actuellement un écosystème d'experts et d'acteurs présentant plusieurs compétences complémentaires qui assureraient la réalisation de projets de verdissement. Parmi ces partenaires, nous pouvons penser aux associations de quartier, Horticité, Enviro Éduc-action et le CISSSO.

Grâce à cet écosystème, nous accompagnons de nombreuses écoles (6), 6 organismes communautaires de Gatineau et le CISSSO pour la réalisation de projets de verdissement dans le cadre de la Campagne Vivre en vert. Nous formerons encore plus d'experts du verdissement ainsi que le développement d'une vision d'adaptation pour ces les secteurs scolaire, communautaire et de la santé.

D'ailleurs, il est à noter que le Plan pour une économie verte 2030 prévoit 111 millions en verdissement urbain, c'est-à-dire un potentiel de 5 millions sur 5 ans au prorata de la population. Le CREDDO est un partenaire de choix pour assurer ces investissements.

## **2.4. Plan directeur d'aménagement des districts de Pointe-Gatineau et du Lac Beauchamp**

Depuis deux ans, à l'aide de l'organisme Amis des Parcs, le CREDDO développe une vision d'aménagement pour les terrains vacants des districts de Pointe-Gatineau et du Lac Beauchamp

duement touchés par les inondations de 2017 et de 2019. L'approche déployée dans le cadre de ce projet se distingue par une approche de co-construction permettant de répondre à la réglementation spéciale des zones inondables, aux besoins de la Ville de Gatineau qui est gestionnaire des terrains et des communautés habitant les lieux. La concertation est la clé de la réussite de ce projet qui assure un dialogue entre deux entités aux réalités différentes. Le plan directeur devra orienter la définition d'un plan d'action pour assurer le réaménagement des secteurs. Le CREDDO réitère son intérêt à accompagner la Ville de Gatineau et à l'appuyer dans la recherche d'investissements conséquents. De plus, la méthodologie unique développée dans le cadre de ce projet pourrait être appliquée à d'autres secteurs présentant des défis similaires à Pointe-Gatineau et Lac-Bauchamps, mais également à tout autre projet d'aménagement.

### 3. PROTECTION DES MILIEUX NATURELS

Travailler avec le CREDDO, c'est travailler avec l'organisme de référence en matière de concertation régionale sur les questions relatives à la protection des milieux naturels. Au fil des ans, le CREDDO a su rassembler plusieurs instances et partenaires dans des projets ambitieux nécessitant un arbitrage important des enjeux relatifs à la conservation et à l'usage du territoire.

À titre d'exemples, dans le projet de Refuge faunique de l'est, le CREDDO a participé aux échanges entre le Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, les groupes citoyens, des scientifiques, OBV et élus municipaux pour l'attribution de ce statut particulier visant la protection de cet habitat exceptionnel par la réglementation des activités en lien avec la faune.

Le CREDDO, oeuvrant au développement durable de la région, a su contribuer à l'arbitrage entre la valeur écologique reconnue à la faune et à la flore de ce milieu, la volonté de protéger les milieux humides très productifs et la mise en valeur du secteur récréotouristique par des propositions d'infrastructures appropriées dans cette zone de

marais perchés et parfois inondables. Ensuite, le CREDDO a également initié et coordonne une démarche concertée entre les 4 MRC rurales de l'Outaouais dans leurs Plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH). Ces PRMHH nécessitent une expertise en matière d'environnement, de géomatique et de concertation. Non seulement le CREDDO assure l'essentiel de ces expertises à l'interne, mais il a développé tout un réseau de consultants externes par lequel il s'assure d'encourager et de maintenir les compétences locales.

Finalement, dans ce projet, le CREDDO rassemble les représentants des secteurs d'activités (forestiers, agriculteurs, récréotouristique, élus, citoyens, organismes de conservation, OBV, etc) en plus de diriger plusieurs groupes de travail qui aboutiront à des stratégies de conservation pour chacune des MRC.

Finalement, parce qu'il est ambitieux pour la région et qu'il dispose d'une vision régionale multidisciplinaire, le CREDDO est l'instigateur d'un énorme projet d'aire protégée dans la MRC de Pontiac. Au centre du processus de concertation entre les acteurs du milieu, le CREDDO a su rassembler forestiers et organismes de conservation, citoyens et scientifiques autour d'un projet structurant pour la région et de grande ampleur : une aire à protéger dont la surface équivaut à 3,5 fois la superficie du Parc de la Gatineau. Les volets de ce projet touchent les modèles d'aménagement forestier, la documentation sur les espèces à statut, l'acceptabilité sociale et économique, la valeur des services écosystémiques, les potentiels récréotouristiques.

Le CREDDO est également la référence régionale sollicitée sur les comités et tables de travail portant sur la conservation et les corridors écologiques. Il apporte ainsi son expertise au Comité de biodiversité de la MRC de Papineau dans l'élaboration de sa stratégie de conservation. Il soutient et appuie aussi les réflexions sur les corridors écologiques des MRC de Papineau et des Collines-de-l'Outaouais.

La capacité du CREDDO à rassembler les gens de tout horizon autour de la protection des milieux naturels repose notamment sur l'expertise interne : l'équipe compte des scientifiques en sciences naturelles, en sciences sociales, des experts en administration, en communication et concertation, des agents techniques notamment en géomatique. Cela lui permet d'être un pivot indispensable et un agent d'éducation auprès des élus, entreprises et instances décisionnelles. Le CREDDO s'est outillé en matière de données géographiques et géospatiales, ce qui lui permet de faire ses analyses environnementales, socio-économiques ou d'aménagement et de développer sa vision régionale.

S'il inclut une orientation ou une action favorisant la mise en place d'une trame verte, bleue et brune dans la région, le Plan climat de Gatineau contribuerait à la vision et aux actions régionales du CREDDO en matière de protection des milieux naturels, participerait au bien commun de la région et bénéficierait de l'appui et des compétences du CREDDO en termes d'expertises en concertation et en protection des milieux naturels.

### 3.1. Vision et positionnement régionaux

Planifier le territoire bénéficie d'une réflexion régionale et d'actions concertées. Le CREDDO cultive son expertise en concertation régionale en matière de protection des milieux naturels. Il participe et anime plusieurs tables de concertation régionale sur le sujet. Il entretient des liens de confiance avec les acteurs sectoriels de l'ensemble des MRC de la région : associations forestières, syndicats agricoles, chambres de commerce, entrepreneurs du secteur des énergies, récréotouristique, etc. Le CREDDO a également établi sa crédibilité auprès de multiples partenaires spécialisés (organismes de bassins versants, organismes de conservation, scientifiques d'instituts et de chaires de recherche, firmes d'experts conseil) et acteurs publics, comme les municipalités et MRC de la région. Dans les dernières années, le CREDDO a mis en place une expertise interne en matière de gestion durable des milieux naturels et s'est outillé d'un répertoire de données géographiques

et géospatiales régionales qui lui permet d'asseoir sa vision du territoire sur les analyses spatiales et géomatiques. Il s'est entouré d'experts spécialisés dans la région avec qui il collabore et encourage le maintien de l'expertise locale. Les citoyens, MRC, municipalités, entreprises, organismes régionaux font de plus en plus appel au CREDDO pour son expertise en matière de gestion durable des milieux naturels parce que ces questions se réfléchissent à grande échelle et que le CREDDO est très bien positionné dans sa mission pour offrir un tel apport indispensable à une planification territoriale et environnementale résiliente face aux changements climatiques.

Le CREDDO orchestre et planifie ses implications, partenariats et projets de manière à les optimiser régionalement et à contribuer au bien-être collectif d'un plus grand nombre. C'est ainsi qu'il soutient et conseille ses partenaires dans la mise en place de Solutions nature comme les corridors écologiques.

### 3.2. Le développement durable

La protection des milieux naturels interpelle la partie environnementale du développement durable, mais ne peut se détacher des sphères sociales et économiques. Un Plan climat privilégiant les Solutions nature bénéficierait de l'expertise interne du CREDDO en matière de développement durable : des experts en matière d'économie durable, en sciences sociales, en sciences environnementales forment l'équipe et sont soutenus par des agents en géomatique, en communication et en concertation polyvalents.

Pour contribuer au bien-être collectif, les Solutions nature nécessitent trois types d'action qui doivent être déterminées par une connaissance multidisciplinaire du territoire, ce que le CREDDO est en mesure d'offrir. Ces actions peuvent être accompagnées avec des solutions d'ingénierie civile, ce que les partenaires municipaux du CREDDO détiennent ou peuvent développer. Les trois types d'action sont : 1) la préservation d'écosystèmes fonctionnels et en bon état écologique; 2) l'amélioration de la gestion d'écosystèmes pour

une utilisation durable par toutes les communautés humaines concernées; 3) la restauration d'écosystèmes dégradés ou la création d'écosystèmes.

Ajoutons que dans ses projets de protection des milieux naturels, le CREDDO œuvre en cohérence avec le modèle de développement durable. Ainsi, il se distingue par son application peu fréquente, parce que souvent mal comprise, des principes relatifs à la sphère sociale du DD : équité, inclusion, cohésion et diversité. Par exemple, le CREDDO a choisi de présenter en anglais et en français certaines activités de concertation et publications dans le but d'être plus inclusif. Il s'est également engagé à former ses administrateurs et employés aux réalités autochtones dans le but d'entamer un processus de décolonisation. Finalement, pour être plus équitable, il se soucie d'identifier les groupes les plus vulnérables qui devraient bénéficier des projets de protection des milieux naturels. Le CREDDO agit en cohérence avec ses valeurs et les éléments de sa mission et se positionne en véritable leader en matière de développement durable à l'échelle régionale.

Parce que le CREDDO est le leader régional, il assure une cohérence en matière de protection des milieux naturels à cette échelle. Si le Plan climat s'efforce de travailler en développement durable en intégrant les Solutions nature, il pourrait participer avec le CREDDO à faire émerger un mouvement, un changement dans la manière de planifier le territoire et l'environnement pour offrir une plus grande résilience à la population face aux changements climatiques.

## 4. ÉCONOMIE CIRCULAIRE

### 4.1. Parcs industriels

Le secrétariat au développement économique de la Ville a fait appel au CREDDO pour la réalisation d'un mandat visant à déterminer le potentiel d'intégration de l'économie circulaire dans les parcs d'affaires Pink et Aéroparc. Le Centre de transfert

technologique en écologie industrielle (CTTÉI), partenaire scientifique du CREDDO, a également collaboré au projet. En combinant un processus de consultation des entreprises et une modélisation des flux de matières, des besoins et des stratégies pertinentes à implanter dans les parcs industriels ont été identifiés, en accordant une attention particulière aux secteurs de la construction, la transformation, l'agroalimentaire et le transport des matières résiduelles. L'échelle du parc industriel offre des opportunités intéressantes pour intégrer l'économie circulaire en raison de la proximité entre les entreprises. Parmi les recommandations émises, une des priorités est de se doter d'une structure de gestion en désignant un comité dont les membres ont des rôles et responsabilités claires et s'entendent sur une vision ambitieuse. Parmi les membres, il est incontournable que le Secrétariat au développement économique, ID Gatineau, la Chambre de commerce de Gatineau, la CDROL et le CREDDO soient désignés. D'autres organisations pourraient être ciblées selon la vision élaborée.

Par la mise en œuvre des recommandations mentionnées dans le plan d'action proposé par le CREDDO, la Ville de Gatineau a le potentiel de devenir une référence en termes d'implantation de l'économie circulaire dans ses parcs industriels. Cette vision s'inscrit dans une vaste démarche d'action climatique, soit celle de favoriser la lutte et l'adaptation aux changements climatiques par l'adoption de principes d'approvisionnement responsable, la réduction de la quantité de matières éliminées, la gestion écoresponsable des matières résiduelles, la réduction de la consommation d'énergie et l'optimisation des infrastructures, des équipements et des ressources, tant matérielles qu'humaines. Pour y arriver, la Ville de Gatineau doit assurer un leadership dans ce projet en mettant en œuvre un comité qu'elle doit piloter, en fournissant les leviers nécessaires aux partenaires économiques pour accompagner les entreprises dans leur transition et développer des projets-pilotes et en assurant la promotion de la démarche pour la propulser dans les autres parcs d'affaires de la Ville.

## 4.2. Feuille de route en économie circulaire

Telle que l'admet le Forum économique mondial, l'adoption d'une économie circulaire est nécessaire pour augmenter notre résilience. Cette transition doit s'intégrer dans un cadre stratégique défini, c'est-à-dire se doter d'une stratégie régionale ou territoriale qui englobe des projets structurants permettant d'atteindre des objectifs déterminés par l'ensemble des acteurs. (2020, Forum économique mondial) C'est ce besoin qui est à l'origine de l'ambition du CREDDO d'élaborer une feuille de route régionale en économie circulaire. L'idée est de co-crée, en partenariat avec les forces vives d'un territoire, une stratégie pour l'intégration de l'économie circulaire à grande échelle et au sein de divers secteurs d'activité. Cette feuille de route favorisera l'ensemble des stratégies d'économie circulaire, qui non seulement réduisent l'utilisation des matières premières mais, en plus, stimulent l'innovation. L'élaboration de ces stratégies est fondée sur un processus de consultations et de concertation qui fera émerger des projets, des modifications au cadre réglementaire et des laboratoires de réflexion sur les débouchés des matières. Ce projet régional propulsé par le CREDDO en collaboration avec la CDROL, le CTTÉI et le CRE Capital national et avec l'appui de Recyc-Québec nécessite l'implication de l'ensemble de l'écosystème. La ville de Gatineau, la Chambre de commerce et ID Gatineau sont des exemples de partenaires dont le leadership est essentiel au projet. Les entreprises privées doivent être autant impliquées puisqu'elles ont l'opportunité d'influencer le bilan carbone de la région, non seulement par leurs propres pratiques, mais également par leur pouvoir d'influence sur leur marché. En rassemblant ces acteurs variés, des projets d'envergure peuvent émerger : l'adoption systématique de pratiques de déconstruction et de construction responsable dans le secteur CRD, le déploiement de projets de transition, efficacité et sobriété énergétique incluant l'échange de chaleur dans l'industrie, la mise en commun des gisements organiques dans le secteur de l'agroalimentaire et l'ajout de critères d'économie circulaire lors de l'octroi de financements aux entreprises en sont quatre exemples.

Dans ce projet d'envergure, le CREDDO s'attend à ce que la Ville de Gatineau, participe à l'élaboration de la feuille de route, s'engage dans cette démarche de transition vers une économie circulaire dans une perspective long terme (10-15 ans), s'approprie certaines actions et se dote des outils nécessaires à l'atteinte des cibles qui seront fixées.

## 4.3. Cohorte d'entreprises avec le Fonds Écoleader

Le CREDDO héberge l'agent du Fonds Écoleader pour la région de l'Outaouais, soit une initiative du gouvernement du Québec avec une enveloppe budgétaire de 18,5M\$ et qui a pour objectif de soutenir les entreprises de la province dans l'implantation de pratiques d'affaires écoresponsables et de technologies propres. Le programme du Fonds Écoleader permet d'aller chercher une aide financière pour des projets de toutes sortes, incluant ceux en économie circulaire et en transition énergétique, pour ne nommer que ceux-ci.

Dans l'optique d'inciter et d'aider les entreprises du secteur des industries, commerces et institutions (ICI) à entamer des projets écoresponsables, la Chambre de commerce de Gatineau (CCG) s'approprie les enjeux prioritaires comme la gestion des matières résiduelles et la transition énergétique et s'allie au CREDDO pour mobiliser les entreprises afin qu'elles agissent en ce sens. Des communications ciblées afin d'informer les membres de la CCG sur les opportunités offertes par l'économie verte ainsi qu'une cohorte d'entreprises avec le Fonds Écoleader, soit un projet écoresponsable commun pour plusieurs entreprises, sont des initiatives considérées. Ainsi, la CCG bénéficierait d'une partie du montant alloué au CREDDO dans le cadre du Plan Climat.

Nous croyons fermement qu'un leadership partagé de la CCG et du CREDDO va permettre un discours cohérent sur la transition énergétique et, éventuellement, des actions structurantes pour assurer une contribution des ICI dans l'atteinte des objectifs de la Ville en termes de diminution de GES.

Bref, rien de mieux que la pression des pairs pour initier un changement de comportement.

#### 4.4. Électrification des transports

L'hydroélectricité québécoise est un outil indispensable quand vient le temps d'aborder la question de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'accélérer le virage vers une économie verte. Dans le contexte québécois, cette source d'énergie est disponible en grande quantité en plus d'être propre et renouvelable à 99%. Le sujet de l'électrification s'est d'ailleurs vu octroyer une place considérable dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) du gouvernement du Québec. C'est dans cette foulée de programmes et mesures qui favorisent l'électrification que le CREDDO a décidé de s'attaquer au plus important contributeur de GES, soit le secteur du transport.

En effet, le CREDDO travaille présentement sur un projet, en partenariat avec Tourisme Outaouais, afin de favoriser l'acquisition et l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables à destination de leurs entreprises touristiques membres. L'un des leviers utilisés est le programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ) de Ressources naturelles Canada. Par la mise en place de ce type de projet, le CREDDO souhaite contribuer à l'électrification du milieu du transport en Outaouais.

## 5. CONCERTATION

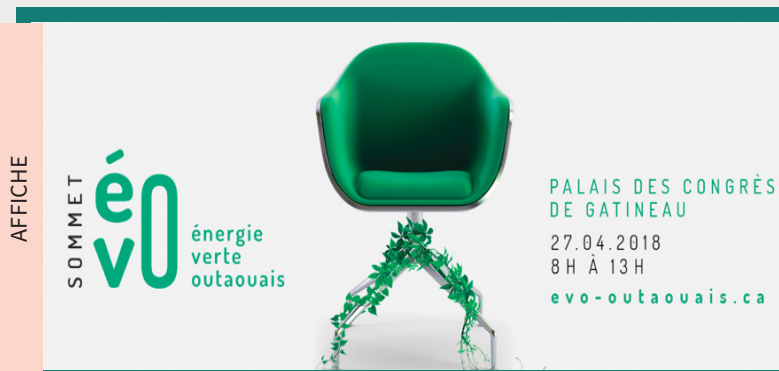
### 5.1. Sommet ÉVO II

Le 24 avril 2018, 130 participants étaient réunis au Sommet ÉVO. Nous avons pu compter sur la présence de Mme. Isabelle Melançon, Ministre du Développement Durable, de l'Environnement et de la Lutte aux Changements Climatiques; M. André Fortin, Ministre des Transports; Mme Stéphanie Vallée, Ministre de la Justice et responsable de la région de l'Outaouais; M. Greg Fergus, député fédéral de la circonscription Hull-Aylmer; M. Maxime Pedneaud-Jobin, maire de Gatineau; M.

Vincent Moreau, Directeur général du RNCREQ, Caryl Green, préfet de la MRC des Collines de l'Outaouais, Benoît Lauzon, préfet de la MRC de Papineau et Sonia Gagné, PDG de Recyc-Québec. Le Sommet ÉVO a permis de présenter l'ensemble des enjeux prioritaires pour l'Outaouais et les champs d'action du CREDDO :

- Soutenir le développement des transports collectif et actif, accélérer l'électrification des transports et la création d'entreprises dans ce domaine pour stimuler le développement de la région.
- Appuyer le développement de l'économie collaborative, soutenir l'écologie industrielle et accompagner les partenaires dans leur transition énergétique pour mettre en marche l'économie de demain.
- Accompagner les entreprises dans leur démarche de responsabilité sociétale et développer des outils marketing pour les initiatives écologiques afin de faire rayonner les organismes de l'Outaouais par leur engagement environnemental.
- Valoriser les initiatives permettant l'usage de matériaux écologiques dans la construction de bâtiment, d'espaces publics pour démontrer qu'un changement de nos pratiques peut améliorer notre cadre de vie au quotidien.

Nous nous engageons à réaliser le même type d'événement en 2022. Deux partenaires financiers se sont déjà engagés au projet.



AFFICHE DU SOMMET EVO - 2018

## 5.2. Le G15+ Outaouais

Inspirés par l'initiative nationale du G15+, des leaders économiques, sociaux, syndicaux et environnementaux de l'Outaouais s'allient pour propulser une relance et un développement économique solidaire, prospère et vert dans la région. Les membres du G15+ Outaouais se joignent ainsi aux forces vives du milieu pour promouvoir et réaliser des projets concrets, alignés avec des priorités régionales, ayant tous pour but de stimuler la prospérité économique, de favoriser l'équité sociale et de protéger l'environnement.

Issu des réflexions menées par le gouvernement du Québec sur la relance économique dans le contexte de la pandémie, le G15+ Outaouais est une coalition née du désir de collaborer avec les organisations de tous les secteurs (syndical, communautaire, économique, financier, environnemental, culturel) qui partagent ses principes d'une relance solidaire, prospère et verte.

L'approche proposée par le G15+ Outaouais est axée sur la réalisation de projets concrets qui répondront à des besoins réels dans la région, tout en inscrivant l'économie outaouaise et québécoise dans une véritable vision d'avenir, résolument orientée vers la transition écologique et en adéquation avec les principes du développement durable.

Pour assurer la compréhension de notre volonté de contribuer, nous avons déjà rencontré la conférence des préfets de l'Outaouais et l'ensemble des députés fédéraux de l'Outaouais. La rencontre avec le caucus de la CAQ de l'Outaouais ne serait pas retardée.

Les membres du G15+ Outaouais sont :

le CREDDO (Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais), la CDROL (Coopérative de développement régional Outaouais-Laurentides), Culture Outaouais, la Chambre de commerce de Gatineau, Collectif Bois, Desjardins Entreprises Outaouais, Export

Outaouais, la FTQ Outaouais, le Pôle d'économie sociale de l'Outaouais, La Relance, Tourisme Outaouais et Vivre en Ville

Le G15+ Outaouais agit à trois niveaux :

- **La conception, la bonification et la mise en œuvre de projets de relance solidaire, prospère et verte.**

- **Du soutien aux organisations partageant les mêmes valeurs. Celui-ci se réalise par l'intermédiaire de maillages, de partage de ressources, d'outils, d'informations et d'expertises.**

- **La promotion des projets et des acteurs auprès des parties prenantes et autorités compétentes.**

Les projets proposés par le G15+ Outaouais s'articulent pour le moment autour de trois axes : 1) la transition énergétique ; 2) l'aménagement et l'occupation durables du territoire ; et 3) le développement d'une économie circulaire.

Les premiers projets soutenus par le G15+ Outaouais incluent entre autres :

- L'aménagement d'une aire protégée dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Pontiac ;

- La réalisation de la boucle ferroviaire pour relier les systèmes de transit rapide d'Ottawa et de Gatineau, proposée par Les amis de la boucle ;

- La mise en service d'un tramway dans l'ouest de Gatineau, en faisant un axe de transport collectif structurant dans la région ;

- L'élaboration d'une feuille de route régionale en économie circulaire ;

- Le déploiement des Serres urbaines Notre-Dame ;

- Le développement d'un projet-pilote sur l'utilisation des systèmes préfabriqués de construction en bois d'ingénierie pour les grands bâtiments;
- Le projet d'économie sociale de La Relance, en collaboration avec plusieurs partenaires, qui a pour but de détourner des sites d'enfouissements des millions de kilos de vêtements en plus de faciliter l'insertion socioprofessionnelle de personnes éprouvant de la difficulté à intégrer le marché du travail; Le projet d'économie sociale de La Relance, en collaboration avec plusieurs partenaires, qui a pour but de détourner des sites d'enfouissements des millions de kilos de vêtements en plus de faciliter l'insertion socioprofessionnelle de personnes éprouvant de la difficulté à intégrer le marché du travail;
- La transition énergétique par le développement d'un projet d'hydrogène vert.

Le G15+ Outaouais compte également sur l'appui de partenaires pour la réalisation de plusieurs de ces projets, dont : Brigil, Evolugen, Gazifère et Espace de croissance et d'accélération de l'Outaouais (Espace-O) catalysé par Cilex.

# Demande de soutien de la part du CREDDO

Il y a 6 ans, le CREDDO avait tenu une session de travail avec différents partenaires régionaux pour discuter d'actions pour assurer l'émergence de projets de transitions énergétiques. Une représentante de la Ville s'était inscrite en faux et avait refusé de participer à la démarche sous le prétexte qu'elle n'avait pas l'assentiment du conseil municipal pour travailler sur une démarche régionale. Aujourd'hui, est-ce que les représentants de la Ville peuvent travailler avec les partenaires du milieu? À notre avis, la lutte aux changements climatiques va demander une grande collaboration de tous.

Une avenue intéressante pour y arriver serait de définir un partenariat entre le CREDDO et la Ville de Gatineau engageant pour la réalisation d'actions porteuses pour Gatineau et l'Outaouais.

Le CREDDO n'est pas un organisme revendicateur ou bien un organisme qui désire faire concurrence aux secteurs privés, le CREDDO est un organisme axé sur des stratégies de concertation et de partenariat. Depuis l'hiver 2021, le conseil d'administration du CREDDO définit le partenariat de cette façon: une relation de collaboration entre deux ou plusieurs personnes basée sur la confiance, l'égalité et la compréhension mutuelle, pour atteindre un objectif spécifique. Les partenariats comportent des risques comme des bénéfices, rendant cruciale la responsabilité partagée.

Il est aussi utile de rappeler que notre mission consiste à rallier les forces vives en Outaouais autour d'une action concertée ayant pour but de créer et de mettre en œuvre des solutions durables en réponse aux enjeux environnementaux du 21<sup>e</sup> siècle.

C'est sur ces deux prémisses que nous proposons un partenariat sur une période de 5 ans pour assurer la mobilisation de la communauté d'affaires et des leaders communautaires autour des leviers financiers proposés par le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral. Comme mentionné plus tôt, la dernière année a démontré la capacité du CREDDO à rallier les leaders autour d'actions concrètes. Les deux millions en foresterie urbaine investit à Gatineau par le gouvernement provincial, de même que le G15 sont deux belles expressions de capacité à rallier les leaders vers des projets concrets. À cela, nous avons contribué à établir un partenariat entre deux entreprises pour assurer la production d'hydrogène vert à Gatineau.



Tel que mentionné, le plan Climat de la Ville de Montréal mise sur ce type de collaboration pour l'attente de leur objectif. Dans ce cadre, il est à noter que la CRE de Montréal a obtenu un financement récurrent de 300 000\$ et le Synergie Montréal bénéficie d'un soutien financier par année de 1 275 000 \$ jusqu'au 31 décembre 2024.

Nous croyons que le plan climat de la ville de Gatineau est aussi une occasion d'assurer un leadership régional. Le CREDDO propose à l'ensemble des MRC du territoire cette offre de contribution aux actions de selon la population et l'indice de vitalité.

	Indice de vitalité	Population	Contribution par citoyen	
Collines	14,27	49 769	0,50	24 884\$
Gatineau	9,9	281 501	0,50	140 750\$
Papineau	-4,4	23 389	0,40	9 356\$
Pontiac	-12,61	14 005	0,30	4 200\$
Vallée	-13,10	20 207	0,30	6 031\$
				185 252\$

Le CREDDO est un acteur compétent ayant l'expertise nécessaire comme partenaire pour à la fois réfléchir et agir avec les communautés en matière d'adaptation au changement climatique. Ainsi, il peut à la fois supporter des efforts de réflexions et porter des projets concrets de réalisation pour la ville (et les communautés

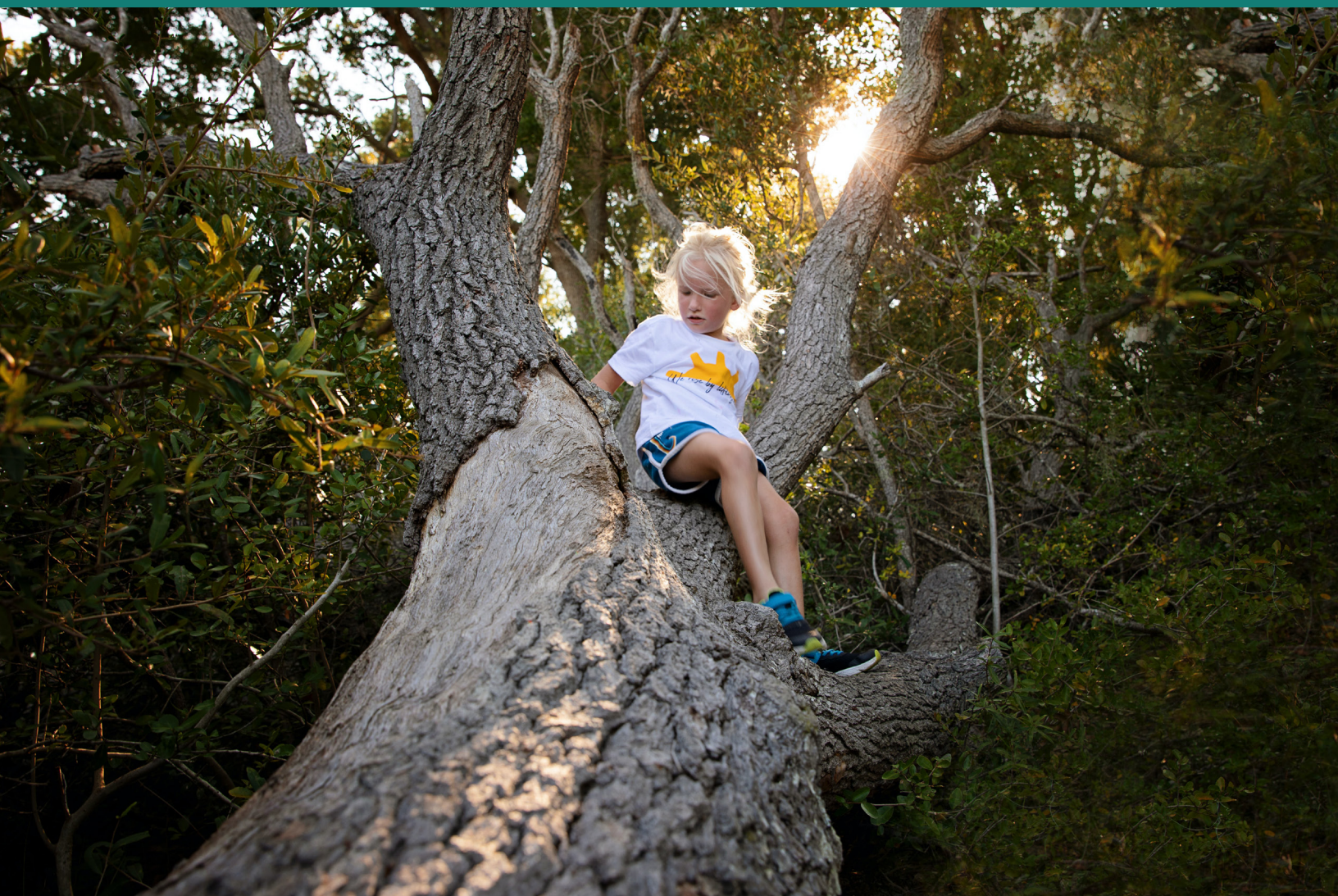
Le succès de ce partenariat sera mesuré annuellement à partir de ces indicateurs: nombre d'emplois créés, les investissements obtenus (privées, provinciales, fédérales) et l'évaluation de la diminution des GES en Outaouais.

En espérant continuer la conversation sur cette prémisse.



# BIBLIOGRAPHIE

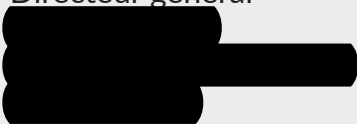
- Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, (2021), Agir pour l'avenir : la transition écologique dans Rosemont-La Petite-Patrie, <https://res.cloudinary.com/villemontreal/image/upload/v1604275703/portail/mnxiwibrgug7mcpq5hc5.pdf>, 32 pages.
- Conseil jeunesse de Montréal, F. Scherrer et D. Normandin. (2019) Avis sur l'économie circulaire à Montréal : une transition vers un futur durable, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS\\_JEUNESSE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AVIS\\_ECONOMIE\\_CIRCULAIRE\\_MONTREAL\\_CJM.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_JEUNESSE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/AVIS_ECONOMIE_CIRCULAIRE_MONTREAL_CJM.PDF)
- Hénault-Ethier, Louise et Marquis, Didier, Fondations David Suzuki, 2019, 1 % POUR LES INFRASTRUCTURES NATURELLES ET Les PHYTOTECHNOLOGIES, Alimenter la réflexion sur un mode de financement visant l'adaptation des villes aux changements climatiques, <https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/11/1-pour-les-infrastructures-naturelles.pdf>, 33 pages
- Fanny Tremblay-Racicot, 2020. Écofiscalité dans les villes québécoises et canadiennes : État des lieux, ÉNAP, [présentation dans le cadre de l'atelier sur l'écofiscalité](#), 20 février 2020,
- Forum économique mondial (2020) To build a resilient world, we must go circular. Here's how to do it, <https://www.weforum.org/agenda/2020/07/to-build-resilience-to-future-pandemics-and-climate-change-we-must-go-circular/>
- Ville de Montréal (2021) Plan climat 2020-2030, [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan\\_climat%2020-16-16-VF4\\_VDM.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf), 122 pages.
- Roy, Jacques Phd (2019), La filière de l'hydrogène :un avantage stratégique pour le Québec, [https://hydrogene.quebec/pdf/La%20fili%C3%A8re%20de%20l'hydrog%C3%A8ne\\_un%20avantage%20strat%C3%A9gique%20pour%20le%20Qu%C3%A9bec.pdf](https://hydrogene.quebec/pdf/La%20fili%C3%A8re%20de%20l'hydrog%C3%A8ne_un%20avantage%20strat%C3%A9gique%20pour%20le%20Qu%C3%A9bec.pdf), 59 pages.
- Québec (2020), Plan pour une économie verte 2030, <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf?1605549736>, 128 pages



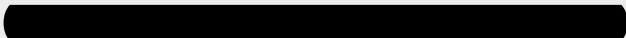
---

## POUR TOUTES INFORMATIONS

**Benoit Delage**  
Directeur général



©2021 Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais,



*Tous droits réservés.*

[www.creddo.ca](http://www.creddo.ca)



**Madame Véronique Martin, MOBI-O**

## **Consultation pour le Plan Climat de la Ville de Gatineau**

### **Réponses au questionnaire en ligne (destiné aux organisations)**

Complété le mardi 18 mai 2021 par Véronique Martin, présidente du c.a. de MOBI-O

#### **Quelles sont d'après vous les grandes actions à prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques ?**

La mission et les activités de MOBI-O s'articule autour de la mise en oeuvre de solutions en matière de mobilité durable. Pour y parvenir, comme entreprise d'économie sociale, nous offrons notre expertise et notre connaissance du territoire en la matière auprès des organisations (publique, privée, citoyenne) de Gatineau et de la région de l'Outaouais.

Notre OBNL intervient plus spécifiquement dans la gestion de la demande en transport, mais il est évident qu'une combinaison de mesure en gestion de la demande ET de l'offre est essentielle.

Compte tenu que le secteur des transports est le principal émetteur de GES, nous sommes d'avis que toutes les actions ciblées au thème "transport" sont nécessaires. Le « cocktails » d'action devra comporter un équilibre entre des approches informatives, incitatives, réglementaires. Par ailleurs, la mise en œuvre du Plan Climat impliquera de réfléchir à une gouvernance où les actions seront appliquées transversalement, entre les services de la municipalité, mais également en s'appuyant sur les acteurs du milieu. En effet, leur apport, à tous points de vue, est fondamental.

**1 - Développer et implanter des projets pour favoriser les déplacements actifs:** les plans de déplacements locaux dans les quartiers nous semblent une mesure particulièrement importante afin d'établir un diagnostic des constats et enjeux de base et par la suite, d'identifier un plan d'intervention adapté au territoire ciblé. D'ailleurs, il serait pertinent de soutenir financièrement la réalisation de ces plans pour chacun des villages urbains de Gatineau. Les Associations de résidents concernés devraient être fortement impliquées dans ces démarches et ce, à toutes les étapes du processus.

**2- Optimiser et développer le réseau de transport collectif pour réduire l'utilisation de l'automobile :** MOBI-O est d'avis qu'en plus d'agir favorablement sur la demande en transport, il est primordial d'agir sur l'offre en bonifiant les infrastructures de transport collectif. Dans cette optique, MOBI-O collabore régulièrement avec la Ville de Gatineau et la STO, notamment dans le but d'identifier, sur la base des réalités vécues par les organisations et la population, des solutions à mettre en œuvre afin d'améliorer le réseau existant et futur. MOBI-O considère qu'au-delà de l'amélioration de l'offre de service, il est important de miser sur l'inter-modalité des modes afin de multiplier les opportunités. Il faut ainsi parvenir à identifier les potentiels de maillage entre les différents modes de transports collectifs et actifs et ce, pour l'ensemble du territoire. Un meilleur arrimage doit également passer par une collaboration accrue entre les services concernés de la Ville de Gatineau, la STO, MOBI-O et les organisations du territoire. À titre d'exemple, est-ce qu'il serait envisageable de créer une carte interactive (une plateforme web) du réseau qui indique les infrastructures actuelles et futures de mobilité active et collective? Un tel outil, partagé avec le milieu, pourrait être à la fois une référence et un point de départ pour identifier les lacunes et potentiels d'amélioration.

**3- Développer l'implantation de plans de gestion des déplacements et de transport durable dans les milieux résidentiels, scolaires, d'études et de travail :** Cette composante du Plan Climat rejoint le cœur de la mission et de l'expertise développée par MOBI-O depuis sa création. En effet, notre organisation a été en mesure d'intervenir pour l'élaboration et la mise en œuvre de plusieurs PGD à Gatineau, dont celui de la Ville de Gatineau, de l'UQO et du CISSSO. La pertinence et l'importance d'un tel outil ont été maintes fois avérés non seulement à Gatineau, mais également auprès de l'ensemble des territoires desservis par les Centres de gestion des déplacements ailleurs au Québec. Nous sommes en accord avec les mesures proposées dans cette sous-section du Plan Climat, mais à notre avis, il serait nécessaire d'aller encore plus loin en considérant une réglementation municipale qui, dans certains contextes assortis de critères identifiés, imposerait la réalisation de PGD, notamment pour tous les nouveaux projets d'envergure. Autrement, il se peut fort bien que ces PGD demeurent du domaine du facultatif et donc de la non-réalisation. Nous croyons par ailleurs que la Ville devrait exercer un leadership à l'échelle des territoires « pertinents » qui bien souvent ne sont pas propulsés par une vision cohérente entre les parties prenantes. Pensons par exemple aux parcs industriels ou encore aux secteurs stratégiques de notre Ville tel que le centre-ville ou encore les noyaux villageois d'Aylmer ou de Buckingham, pour ne nommer que ceux-ci... Ces secteurs connaissent une variété de petits et grands enjeux, qui amalgamés dans une vision

cohérente, pourraient permettre la mutualisation d'une compréhension globale, mais aussi de solutions collectives (ex. stratégie de gestion de stationnement partagée entre les générateurs de déplacement d'un même pôle).

**Comment pourriez-vous contribuer au Plan climat à votre échelle ? Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer ?**

MOBI-O, depuis maintenant près de 10 ans, offre une expertise conseil en matière de mobilité durable, tout particulièrement dans la gestion de la demande en transport. Notre équipe, qui développe un partenariat avec la Ville de Gatineau depuis ses tout débuts, dispose d'une connaissance fine des enjeux de mobilité durable du territoire : que ce soit à l'échelle des quartiers, des institutions publiques, des entreprises privées, des écoles ou des dossiers « grande ville », notre bagage de connaissances conjugué à nos compétences professionnelles pointues en urbanisme, en aménagement du territoire, en communication et en événementiel peuvent être des atouts de taille dans la réalisation de plusieurs des actions prévues au Plan Climat.

En lien avec les mesures énoncées dans le Plan Climat provisoire, notre organisation pourrait être sollicitée tout particulièrement pour son expertise en matière d'élaboration de plan de déplacements (diagnostic, recommandations, mise en œuvre) à l'échelle d'une école, d'un quartier ou d'une organisation, de campagnes de communication (ex. Mois du Vélo, À pied à vélo je suis capable, cohabitation des usagers de la route, etc.), de conférences et kiosques sur des thèmes variés liés à la mobilité durable, la réalisation d'études et recherche, ou de gestion de projets ponctuels.

**Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer ?**

Depuis sa création, MOBI-O reçoit du financement à son fonctionnement de la part de la Ville de Gatineau (12 000\$/année). Par ailleurs, divers services de la Ville, surtout ceux de l'Environnement et de l'urbanisme, lui octroie des contrats de services (ex. Mois du vélo, cohabitation des usagers, PGD des employés). Compte tenu de l'intensité des liens entretenus entre MOBI-O et la Ville pour la réalisation de plusieurs des orientations stratégiques de la municipalité en matière de mobilité durable, il y aurait lieu d'entamer des réflexions quant au renouvellement de notre partenariat. A priori, il serait appréciable que ce renouvellement réitère l'importance des services rendus par MOBI-O et permette de pérenniser et stabiliser nos interventions en bonifiant le soutien financier accordé.

Avec les ressources nécessaires, MOBI-O pourrait exercer un rôle d'animation, de soutien et d'expertise auprès des collectivités ciblées, que ce soit pour la réalisation d'un Plan de gestion des déplacements à l'échelle d'un quartier résidentiel ou encore d'un parc d'affaires stratégique.

Enfin, nous demeurons tout à fait ouverts à poursuivre notre collaboration avec la Ville pour l'élaboration de ce Plan Climat!

**Madame Geneviève Mercier, Commission de la capitale nationale**

## Commentaires sur le développement du Plan climat de la Ville de Gatineau

### Commission de la capitale nationale

Équipe de la stratégie de développement durable et autres collègues (planification à long terme et gestion des terrains)

18 mai 2021

---

Voici quelques actions additionnelles à considérer et prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques.

Les thèmes *Bâtiments* et *Transport* devraient être priorisés compte tenu qu'ils contribuent à la majorité des émissions GES produites (et qu'ils ont aussi des cobénéfices en adaptation). Le thème *Urbanisme, des infrastructures naturelles et bâties* devrait suivre par la suite car elle apporte aussi des cobénéfices en adaptation.

#### Bâtiments

- Tenir compte du cycle de vie des matériaux de construction : utilisation de matériaux faibles en consommation énergétique, produit localement, impact en fin de vie, etc.
- Considérer un prix carbone lors du choix de matériaux (le gouvernement fédéral utilise un prix de 350 \$/tonne).
- Prioriser la rénovation plutôt que la construction neuve.
- Avoir une cible de rénovation de ses édifices et des édifices institutionnels et commerciaux pour améliorer au maximum leur efficacité énergétique, soit en pourcentage de bâtiments ou en pourcentage de réduction de la consommation énergétique du parc immobilier.
- Avoir des cibles de toiture verte, soit par nouvelle construction et par bâtiments existants.
- Convertir les stationnements en stationnements verts.
- Investir dans des systèmes d'énergie communautaire.
- Participer et se connecter au réseau fédéral énergétique de quartier.
- Gatineau devrait plutôt règlementer les projets de bâtiments privés au lieu d'identifier les outils existants pour inciter les propriétaires à réaliser des projets de bâtiments durables applicables à Gatineau.
- Gatineau devrait exiger la conversion des systèmes de chauffage aux énergies fossiles à l'électricité.
- Éliminer le mazout de tous les bâtiments sur le territoire de la ville.
- Interdire l'installation de chauffage au gaz naturel.
- Inciter les industries à adopter une énergie verte.

#### Transport

- Rendre 100% électrique la flotte des véhicules municipaux.
- Optimiser la flotte municipale de véhicules électriques en la rendant disponible hors des heures d'ouvertures des bureaux municipaux.
- Électrifier 100% des autobus de la ville.
- Inciter ses fonctionnaires à utiliser un transport actif pour se rendre au travail et pour ses déplacements professionnels.
- Créer une zone zéro émission au centre-ville.
- Exiger des fournisseurs, comme pour les collectes de matières recyclables, compostables et de déchets ultimes, l'utilisation de véhicules hybrides.
- Interdire la [marche au ralenti](#).
- Intégrer des rues piétonnes et des liens cyclables à tous les projets de réfection de rues et pour toutes nouvelles rues.

## **Commentaires sur le développement du Plan climat de la Ville de Gatineau**

### **Commission de la capitale nationale**

Équipe de la stratégie de développement durable et autres collègues (planification à long terme et gestion des terrains)

18 mai 2021

---

- Créer une stratégie pour faciliter les livraisons sans émission de GES, avoir un objectif de 25 % de livraison zéro carbone d'ici 2025 par exemple.

#### **Urbanisme, infrastructures naturelles et bâties**

- S'engager sans équivoque à la protection intégrale des milieux humides sur son territoire.
  - On ne parle pas vraiment des milieux humides. Est-ce qu'on devrait leur accorder de l'importance dans le contexte du changement climatique ? On le mentionne qu'une fois à la p.34 (qui n'est peut-être pas au bon endroit, voir commentaire plus bas); aucune mention dans les sections portant sur le contexte, l'analyse.
- Reconnaître la valeur des services écosystémiques des espaces naturels et des infrastructures vertes.
- Planter des arbres dans les îlots de chaleur pour maintenir la canopée selon l'étude de 2019.
- Interdire le développement dans les espaces verts.
- Les cycles gel-dégel plus fréquents ne sont pas mentionnés, il serait pertinent d'indiquer entre autres les effets sur les infrastructures routières.
- Planifier l'évolution de la forêt.

#### **Matières résiduelles**

- Élaborer et mettre en œuvre à court terme un plan de bannissement des plastiques à usage uniques, lequel plan se doit d'être plus ambitieux que celui du gouvernement canadien.
- Bannir tous contenants de styromousse.
- Équiper la municipalité d'installations pour recycler la styromousse. Malgré son interdiction pour les contenants, prévoir que les lieux d'enfouissements en seront alimentés en raison des emballages de protection.
- Tous les matériaux de construction devraient être recyclés.
- Adopter des pratiques de démolition écologiques.

#### **Sécurité civile et gestion de crise**

- Inclure des actions de prévention pour les maladies infectieuses transmises par des espèces nuisibles
- Clarifier le rôle de la ville par rapport au CISSO dans la protection du bien-être des populations vulnérables, par exemple pendant les vagues de chaleur. Les solutions pourraient inclure des "stations de rafraîchissement", l'extension de la saison de baignade en plein air et des sauveteurs, des gîtes pour sans-abris qui disposent d'une climatisation adéquate, etc.

#### **Économie locale et alimentation**

Sans commentaire

#### **Gouvernance, Financement et Mobilisation citoyenne**

- S'engager à revoir le Plan Climat par exemple, tous les 7 ans.
- S'engager à compléter un inventaire GES plus fréquents, par exemple tous les 2 ans, et de communiquer les résultats au grand public.

## **Commentaires sur le développement du Plan climat de la Ville de Gatineau**

### **Commission de la capitale nationale**

Équipe de la stratégie de développement durable et autres collègues (planification à long terme et gestion des terrains)

18 mai 2021

---

- Inclure une évaluation de l'impact climatique sur tous les projets, pour les projets de la Ville mais aussi pour les projets approuver et/ou financier par la Ville.
- Revoir, s'il y a lieu, le portefeuille d'investissements afin d'y retirer les énergies fossiles.
- Créer une politique de gestion des risques climatiques.
- Créer une politique d'économie circulaire.
- Créer des partenariats régionaux et avec l'entreprise privée pour aligner les efforts.
- Identifier les sources de financements.
- Communiquer régulièrement les réussites, les engagements et les projets exemplaires en termes d'écoresponsabilité de la ville, des entreprises des commerces et des institutions sur son territoire.
- Identifier les partenaires régionaux tel que la CCN et travailler conjointement à l'atteinte des objectifs.

#### **Autres**

- P.18 : Il semble que le transport aérien soit inclus dans les émissions communautaires liées au secteur des transports - est-ce exact ?
- P.28 :
  - Sous la gouvernance territoriale. À la liste « ... tel que certaines berges et certains espaces verts... » : ajouter « milieux humides »?
  - « De plus, d'autres espaces sont à responsabilité partagée tels que la rivière des Outaouais (côté québécois, côté ontarien, CCN). » La CCN n'a pas de responsabilité directe sur la rivière des Outaouais, mis à part les terrains riverains. Il faudrait le spécifier car, sinon on comprend que la CCN a une autorité sur la rivière.
- P.31 – confusion sur les bâtiments qui sont visés : 3<sup>e</sup> paragraphe. : « La Ville devra soutenir l'amélioration de SON parc immobilier ... », alors qu'ailleurs on comprend que tous les bâtiments du territoire sont visés
- P.34 – exposition aux inondations : au lieu de « protéger et restaurer les milieux humides », est-ce qu'on ne devrait pas parler « gestion de l'occupation des plaines inondables ». La protection des milieux humides n'a pas plus à voir avec l'infrastructure naturelle (p.35)?
- P.35 – « Établir un cadre d'aménagement du territoire... » devrait être en lien avec le transport en p.32 (densité, mixité pour réduire les déplacements)

**Madame Valérie Deblois, Résolu – Produits forestiers**

Destinataire : Mme Karine Bourgeois, Ville de Gatineau

Expéditeur : Valérie Deblois, Coordinatrice environnement  
Joël Gagné, Directeur général

---

Date : 2021/05/21

Objet : Réponse au sondage sur le Plan Climat de la Ville de Gatineau

---

Bonjour Mme Bourgeois,

Produits forestiers Résolu – Division Gatineau souhaite préciser certains éléments dans la réponse au sondage reçu le 13 mai et soumis le 18 mai concernant le projet de Plan Climat de la Ville de Gatineau. Des petites subtilités ou précisions ont été apportés aux réponses préalablement soumises.

**1. Quelles sont d'après vous les grandes actions à prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques ? \***

Produits forestiers Résolu division Gatineau, comprend bien l'importance du rôle de la ville de Gatineau, ainsi que son soutien aux différents paliers de gouvernements, pour contribuer aux réductions des gaz à effet de serre et poursuivre l'adaptation aux changements climatiques. En ce sens, nous avons des intérêts particuliers pour les domaines d'action 3 à 6 du plan climat proposé par la ville de Gatineau.

Les matières résiduelles (domaine d'action 3) de différents secteurs peuvent s'avérer avoir une deuxième vie dans une approche d'économie circulaire. Résolu reconnaît la valeur des ressources naturelles qu'elle utilise dans ses procédés, et a toujours accordé de l'importance à l'optimisation de leur usage. Les sous-produits des scieries sont des ressources essentielles à la production du papier journal. En effet, les copeaux de bois, résidus générés lors du sciage du bois d'œuvre, sont utilisés comme matière première à la formation de notre produit. Les écorces quant à elles sont utilisées comme combustibles à la chaudière pour fournir en vapeur la machine à papier et la turbine. Les résidus de fabrique tels que les biosolides du système de traitement des effluents ont un potentiel énergétique pour la production de vapeur à la chaudière, mais également comme valorisation agricole ou autre. Les cendres de chaudières peuvent aussi enfin être valorisées de diverses façons. Nous sommes toujours intéressés à diversifier ses débouchés auprès de joueurs régionaux qui pourraient bénéficier de ces matières à leur tour.

Il va sans dire que la forêt est une ressource importante dans la gestion face aux changements climatiques (domaine d'action 4). Le GIEC a reconnu dans un rapport sur la foresterie en 2007 que l'aménagement actif des forêts, de manière durable, ainsi que les produits forestiers qu'elles génèrent constituent l'un des moyens les plus efficaces et les plus économiques pour lutter contre les gaz à effet de serre. Il serait possible au Québec d'augmenter la contribution des forêts pour la séquestration du carbone. De grande superficies d'hectares, appelées landes forestières, sont non productives. Ces superficies sont pour la plupart la conséquence d'accidents de régénération suite à des perturbations naturelles, comme des feux de forêts successifs. Une étude de 2008 a démontré une perte naturelle moyenne de superficie productive de 9% au cours d'une période de 50 ans en forêt boréale. Ces superficies sont autant d'opportunité à préserver la biodiversité de la forêt boréale tout en augmentant la séquestration du carbone. Une forêt en croissance est une forêt en santé. La séquestration du carbone est un processus de captage et d'emménagement à moyen long terme du dioxyde de carbone. Ce processus est essentiel pour atteindre les engagements climatiques et énergétiques de la communauté internationale. L'aménagement forestier adaptatif pourrait contribuer à réduire les risques associés aux changements climatiques pour les forêts du Québec (gestion des combustibles, des insectes et des maladies).

Les changements climatiques en milieux urbains peuvent se manifester sous forme d'îlots de chaleur. Nous sommes aussi d'avis qu'il est important de faire appel à la communauté pour cibler des projets répondant à des besoins locaux. En ce sens, notre contribution des dernières années au domaine d'action 5 de plan climat de Gatineau a été de transformer, il y a deux ans, un stationnement inutilisé en jardin communautaire pour le quartier. De plus, nous participons au reverdissement de la rue Main en y installant des bacs contenant des arbustes ou des arbres, et travaillons de pair avec les Serres Urbaines Notre-Dame pour la mise en œuvre d'un projet de serre aquaponiques sur un autre de nos stationnements inutilisés.

## **2. Comment pourriez-vous contribuer au Plan climat à votre échelle ? Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer ? \***

L'usine de Gatineau de Produits forestiers Résolu possède la capacité nécessaire pour utiliser plus de combustible renouvelables tels que la biomasse, ce qui pourrait permettre le remplacement de combustibles à plus haute teneur en carbone, présentement nécessaires à la production de vapeur utile au procédé. L'usine fait cependant face à un enjeu de disponibilité de biomasse de qualité pour répondre à ce besoin énergétique. Afin de remédier à la situation, nous croyons que la ville de Gatineau pourrait nous aider en encourageant le tri positif du bois de construction, rénovation et démolition (CRD), afin d'assurer une meilleure qualité du dit produit pour la production de vapeur de procédé. Nous croyons également qu'il est important de travailler de pair avec le Ministère de la forêt, de la faune et des parcs (MFFP) pour bonifier la stratégie d'augmentation des possibilités forestières, augmenter la charge permise pour le transport en

période de gel pour maximiser les volumes et créer un protocole pour la reconnaissance de crédits compensatoires dans la forêt publique.

L'usine de Gatineau souhaite contribuer à l'économie circulaire locale (domaine d'action 6). Nous cherchons à valoriser au maximum l'ensemble des ressources entrant dans les procédés de production de l'usine. En ce sens, nous sommes toujours en recherche de diversification des débouchés pour les cendres issues de la combustion de la biomasse et pour les biosolides papetiers issus du système de traitement des eaux. Ces deux sous-produits présentent de belles opportunités de valorisation (ex : agricole, sylvicole, recouvrement minier...). La ville de Gatineau pourrait être un joueur clé de mise en relation, et faire le pont entre les potentielles parties prenantes pour aider à la création de nouveaux réseaux de partage.

Produits forestiers Résolu est fier de participer, avec la ville de Gatineau et autres partenaires, à rechercher la meilleure solution afin de réduire l'impact environnemental de l'enfouissement des matières résiduelles de la ville de Gatineau. Produits forestiers Résolu – division Gatineau réitère son intérêt de faire partie de la solution pour la valorisation des matières résiduelles urbaines et locales en accord avec notre valeur du développement durable soit en respect de la communauté, de l'environnement et de la rentabilité économique.

Veuillez agréer nos salutations des plus distinguées,



---

Joël Gagné, Directeur général



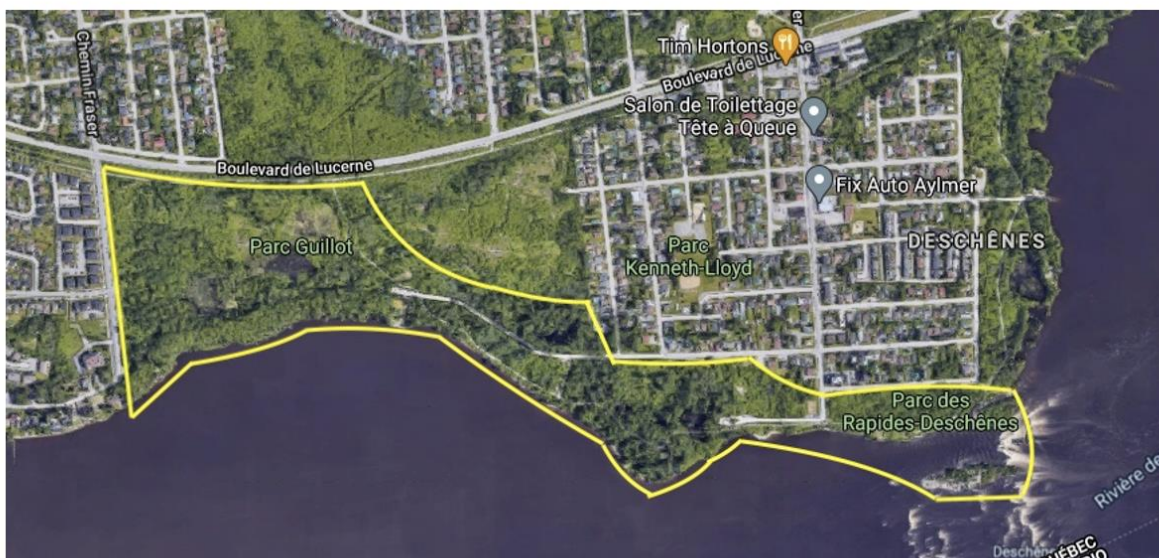
---

Valérie Deblois, Coordonnatrice environnement

**Madame Lucie Métras, Alliance Parc Deschênes**

**Mémoire présenté par Alliance Parc Deschênes**  
**Dans le cadre de la**  
**Consultation publique pour déterminer et prioriser les actions qui formeront**  
**le Plan Climat de Gatineau**  
**(24 mai 2021)**

Alliance Parc Deschênes (APD) est un organisme sans but lucratif, reconnu par la Ville de Gatineau en tant que partenaire de soutien, qui promeut la création d'un parc naturel s'étendant des rapides Deschênes à l'est jusqu'au chemin Fraser à l'ouest (secteur Aylmer), incluant la forêt Deschênes, préservée du développement par une décision du conseil municipal le 7 juillet 2020. L'objectif majeur de l'APD est la conservation de la biodiversité et des habitats de ces milieux naturels et sa conciliation avec des activités récréatives et éducatives (concept de forêt-école et intégration au réseau de plein air urbain).



Carte des limites (approximatives) du futur parc Deschênes

Dans le cadre de la présente consultation publique relativement à l'élaboration du Plan Climat de Gatineau:

« La Ville de Gatineau consulte la population afin de déterminer et de prioriser les actions à mener pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques. » (Site de la ville de Gatineau consulté le 21 mai 2021)

Alliance Parc Deschênes (APD) demande à la ville de prioriser la protection du territoire du futur Parc de la Forêt Deschênes s'étendant des rapides Deschênes à l'est jusqu'au chemin Fraser à l'ouest (secteur Aylmer) parce que la protection des milieux naturels urbains incluant les boisés d'arbres matures existants

et les terres humides doit faire partie de tout plan pour la lutte aux changements climatiques à Gatineau. En effet la création, la protection et la restauration des parcs et milieux naturels dans la ville de Gatineau offrent la possibilité de protéger nos maisons, la biodiversité indigène et de réduire les dépenses de santé publique - tout en s'adaptant aux impacts des changements climatiques.

**Le changement climatique est le problème environnemental le plus urgent au monde, ainsi que l'un des défis sociaux, économiques et sanitaires les plus pressants de notre époque.** Bien qu'il s'agisse d'un problème mondial, les citoyens de la ville de Gatineau en ressentent déjà les effets. Qu'il s'agisse de familles déplacées par des inondations ou de grands-parents âgés hospitalisés en raison de complications liées à la chaleur extrême, les effets des changements climatiques sont très réels et très personnels. La ville de Gatineau a d'ailleurs ratifié en novembre 2018 la Déclaration citoyenne universelle d'urgence climatique, qui réclame « la réduction immédiate des émissions de gaz à effet de serre et une transition vers une société carboneutre ». C'est maintenant le temps de s'assurer qu'un Plan Climat pour la ville de Gatineau reflète cette déclaration et détermine et priorise les actions à mener pour y arriver.

Les températures annuelles moyennes augmentent actuellement à un rythme beaucoup plus rapide que les années précédentes. Si on ne change rien à nos façons de faire, les changements climatiques pourraient avoir de graves conséquences à l'échelle mondiale, notamment avec des phénomènes météorologiques violents plus fréquents, une mauvaise qualité de l'air et de l'eau et la disparition de plus en plus d'espèces animales et végétales indigènes.

La plupart des gens savent que des écosystèmes naturels intacts dans les espaces urbains contribuent à améliorer les microclimats de la ville. La chaleur générée par la circulation et les bâtiments en béton qui piègent la chaleur ont considérablement augmenté la température de l'air en milieu urbain. Les villes plus chaudes obligent les citoyens à utiliser des climatiseurs pour rester au frais, ce qui pèse encore plus sur la demande énergétique, aggravant l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Bien que les impacts du changement climatique puissent être décourageants, il est de plus en plus reconnu que les parcs peuvent faire partie de **la solution naturelle**. Les parcs réduisent la pollution nocive par le carbone qui est à l'origine du changement climatique ; ils protègent les personnes et les infrastructures contre les tempêtes, les vagues de chaleur et les sécheresses de plus en plus graves ; et ils réduisent aussi directement certains des problèmes de santé publique qui sont intensifiés par le changement climatique. Les parcs peuvent contribuer à préserver la biodiversité indigène et à créer des écosystèmes plus résilients, capables de s'adapter à l'évolution du climat. Ils créent également des corridors qui permettent à la faune et à la flore de migrer ou de modifier leur aire de répartition en fonction du changement climatique.

**Les écosystèmes des parcs et milieux naturels constituent la première et la meilleure ligne de défense contre les effets des changements climatiques à Gatineau.** En effet, les parcs et milieux naturels urbains rafraîchissent et purifient l'air, améliorent le mouvement des vents locaux et contrôlent mieux les inondations. Les écosystèmes des parcs atténuent les effets des îlots de chaleur urbains et leurs dommages.

Suivent quelques exemples des raisons pour lesquelles les parcs et milieux naturels constituent une solution naturelle aux changements climatiques pour Gatineau.

**RÉDUIRE LA CHALEUR** - Les parcs et milieux naturels réduisent l'effet d'îlot de chaleur urbain et le couvert d'arbres en milieu urbain procure de l'ombre et protège du soleil les chaussées qui absorbent la chaleur. Les arbres absorbent l'eau de la terre et la libèrent sous forme de vapeur rafraîchissante.

**PROTÉGER** - Les parcs atténuent les inondations dues à des conditions météorologiques extrêmes, les espaces verts urbains étant essentiels pour contrôler les effets des tempêtes violentes et les destructions coûteuses dues aux inondations en absorbant l'eau qui, autrement, ferait déborder les systèmes d'égouts et de drainage et endommagerait les habitations.

**NETTOYER** - Les parcs avec des arbres matures capturent le carbone de l'air pour ainsi réduire les émissions de la ville.

**CONNECTER** - Les parcs offrent un espace pour que la communauté se réunisse, avec des sentiers qui permettent un transport sans carbone et relient les résidents les uns aux autres.

**Pour parvenir à cette solution naturelle, la Ville de Gatineau doit agir en augmentant considérablement la capacité locale de créer, protéger et restaurer les parcs et milieux naturels urbains et c'est pourquoi la demande de l'APD de protéger le territoire du futur Parc de la Forêt Deschênes doit faire partie de la solution. En effet la ville de Gatineau doit prioriser dans son Plan Climat de Gatineau les actions suivantes:**

- 1) Mettre en œuvre des solutions d'infrastructure verte qui améliorent la qualité de l'eau, réduisent les risques d'inondation, atténuent l'effet d'îlot de chaleur urbain et purifient l'air.
- 2) Protéger et restaurer les habitats de la faune et flore indigènes (notamment pour les oiseaux, les amphibiens, les champignons et les insectes pollinisateurs), en particulier les terres humides, les boisés d'arbres matures ainsi que les corridors verts.
- 3) Faire profiter les enfants et les adultes des bienfaits des parcs et espaces naturels sur la santé mentale et physique.
- 4) Réduire l'empreinte écologique des installations et des activités de la ville.

D'autres villes vont déjà de l'avant !

*“Il est essentiel de s'adapter aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes pour protéger les Canadiens et assurer la résilience à long terme de nos municipalités. Les mesures que votre collectivité prend aujourd'hui peuvent réduire ses vulnérabilités ainsi que les coûts futurs encourus liés aux événements climatiques. Comment votre collectivité s'adapte-t-elle aux effets locaux du changement climatique ?” (Programme d'innovation climatique de la Fédération canadienne des municipalités)*

Lucie Métras  
Vice-présidente  
Alliance Parc Deschênes

**Madame Catherine Patry, Brigil**

## Plan climat – Ville de Gatineau : Réflexion de Brigil

4 juin 2021

---

### Question 1 :

***Quelles sont d'après vous les grandes actions à prioriser pour faire de Gatineau un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques ?***

**Informations et statistiques d'importance sur lesquelles la réponse est fondée (voir les sources sous les éléments soulignés) :**

1. Au Québec, l'auto représente 22% des GES produit par les Québécois. Le transport représente 45% et l'habitation, 3%.
2. Plus l'on vit loin, plus l'on pollue. Selon Ecology Ottawa, ce facteur de pollution en banlieue peut s'élever à 3x. Vivre en banlieue, c'est nécessairement être dépendant de l'automobile. Ce qui augmente l'apport de l'effort financier annuel vers le transport.
3. L'automobile coûte en moyenne 8 600 \$/an pour une auto compacte et 12 600 \$/an pour un SUV. Ce qui représente de 26 % à 40 % du budget d'une personne qui gagne près de 45 000 \$/an (32 000 \$ après impôts).
4. Le loyer pour cette même personne est évalué à 1 312,50 \$ si l'on se base sur une norme de 35 % du revenu brut avant impôt selon le Gouvernement du Canada. Alors la somme des deux dépenses (transport + habitation) représente entre 56 % et 70 % du budget de cette personne.
5. La dynamique est encore plus intéressante lorsqu'on vit à deux (basé sur un salaire familial de 90 000 \$) :
  - a. Loyer à 35 % = 2 625 \$
  - b. Dépense mensuelle en transport si les deux ont des voitures: 1 433 \$
6. Si un couple habite dans un quartier où il retrouve des services de proximité ainsi qu'un réseau de transport actif et collectif adéquat, il peut épargner les coûts associés à la deuxième voiture. Ce qui lui permettrait d'investir davantage dans un logement de meilleure qualité (achat ou location), dans une meilleure alimentation, dans la préparation de sa retraite, dans des loisirs sportifs et culturels, etc. Avec un revenu discrétionnaire plus élevé, on peut facilement imaginer les impacts positifs sur l'économie locale.
7. D'autre part, les coûts de construction et l'entretien d'espaces de stationnement sont mal connus de la population. Un espace de stationnement intérieur représente un coût mensuel de 200 \$ à 400 \$ pour le promoteur (incluant la construction et l'entretien). Cette somme est souvent incluse dans le loyer d'un appartement. Les coûts en terrain d'un espace extérieur sont de 4 000 \$ à 8 000 \$. Et le coût d'opportunité en perte d'espace constructible se situe entre 100 000 \$ et 300 000 \$ pour un terrain zoné 4 étages.
8. En considérant les coûts mentionnés au point 7, le prix qui devrait être annoncé pour un appartement luxueux 1 cc avec stationnement = 1 600 \$. Et le prix qui devrait être annoncé pour un appartement luxueux 1 cc sans stationnement = 1 200 \$. Cependant, le marché n'est pas adapté à cette structure de prix.

### Introduction

La Ville de Gatineau fait face à plusieurs enjeux socioéconomiques, pensons à la crise du logement, les changements climatiques, la croissance de la population plus haute que prévue, la mobilité durable et la durabilité économique. La réflexion entourant le Plan climat est l'occasion de penser à ces enjeux de façon holistique. En effet, la façon dont les villes sont conçues va dicter les choix des citoyens concernant leurs dépenses.

La Ville de Gatineau a donc un rôle pivot dans la lutte aux changements climatiques, et cela passe par un accès accru au transport actif et collectif ainsi qu'à l'amélioration de la proximité des Gatinois aux services essentiels. Réduire la dépendance à l'automobile permet une redistribution plus équilibrée des revenus des citoyens dans le logement, les loisirs, l'alimentation, etc.

Dans ses perspectives de développement, Brigil priorise la préservation de l'environnement ainsi que la densification, près des axes de transport structurant. Nous nous engageons à bâtir le plus possible pour répondre à la crise de logements. Voici les grandes actions à prioriser afin que Gatineau devienne un territoire sobre en carbone, plus résilient, inclusif et mobilisé face aux changements climatiques :

## **1. Une plus grande mobilité durable – Volet 1 : transports actifs**

À la base de toute ville résiliente, on retrouve un réseau cyclable performant, connecté de façon continue, efficace et sécuritaire. La Ville doit mettre de l'avant l'infrastructure cycliste nécessaire au transport actif pour protéger les populations vulnérables. Il est prouvé que les plus grands utilisateurs de vélo sont les populations à risques. Sans un bon réseau cyclable, ces populations sont propices à développer des problèmes de santé dus à la sédentarité. Le réseau cyclable s'avère être le premier investissement important en matière de transport qu'une ville devrait faire. Portland et Copenhague en sont des exemples.

Recommandations :

- La Ville doit continuer à développer le réseau cyclable utilitaire;
- Le réseau de transport cyclable utilitaire doit être connecté à des services de proximité et des pôles d'emplois;
- La Ville devrait ajouter un tram et une piste cyclable sur tous les axes de services et de commerces;
- La Ville devrait réduire davantage les voies automobiles et opter pour la « road diet »;
- La Ville devrait développer davantage son Réseau blanc, et déneiger davantage de pistes cyclables en hiver.

## **2. Une plus grande mobilité durable – Volet 2 : transport en commun**

La Ville doit intensifier ses investissements en transport en commun. Plus on offrira de solutions de transport en commun (nombre et fréquence de route, par exemple), plus les gens pourront compter sur cette solution et accéléreront son adoption. Il faut créer la solution et le besoin se créera par la suite. C'est donc un acte de foi à faire de la part de la Ville et de la STO pour mettre en place un réseau robuste qui sécurisera les citoyens et les incitera à délaisser l'automobile.

Recommandations :

- Le phasage de transport en commun (tramway et rapibus) des cinq secteurs doit être arrimé avec le centre-ville. Un transport en commun doit être accessible pour tous dans la ville afin d'optimiser l'accès au travail, aux loisirs et aux sports. Si le citoyen consacre moins d'argent à l'automobile, il pourra réinjecter l'argent dans une meilleure alimentation, la préparation de sa retraite, des loisirs, la culture et le logement. Ce réseau de transport en commun doit être efficace et rapide. Celui-ci devrait être plus rapide que la voiture. Le [REM](#) a opté pour une solution aérienne, sur sol et sous terre en fonction des défis de conflit des voix automobiles;
- La Ville doit demander aux gouvernements d'instaurer un programme de subvention pour faciliter l'électrification de véhicules lourds ou de transport;
- La Ville devrait développer un transport structurant au centre-ville;

- La Ville devrait ajouter un tram et une piste cyclable sur le boulevard Saint-Joseph puisque une grande proportion de la population plus vulnérable de Gatineau s'y retrouve.

### 3. Des logements accessibles et abordables, au bon endroit

Les logements abordables proches des centres urbains doivent être prédominants. Les villes qui ont des logements accessibles sont plus attrayantes pour les citoyens et connaissent, par ricochet, une croissance durable.

L'étalement urbain est une conséquence directe de l'augmentation des coûts des logements. Les personnes qui vivent à l'extérieur du périmètre urbain sont plus vulnérables aux fluctuations du coût de l'essence.

Recommandation :

- La Ville devrait offrir des subventions pour la construction de logements abordables proches des centres urbains.

### 4. Une plus grande densité

Il s'agit de la responsabilité de la Ville de créer une interconnectivité des noyaux urbains, afin de permettre une construction la plus dense possible à l'échelle humaine et ainsi accroître l'offre de logement. L'interconnectivité à l'intérieur des quartiers (avec des liens piétons et cyclistes, facilitant le transport actif) confère également un milieu de vie sécuritaire et sain. Les rues conviviales sont notamment plus favorables aux piétons. Un milieu de vie complet est un « milieu où il est possible d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes (travailler, étudier, consommer, se divertir) à distance de marche de son habitation. Ce dernier est généralement caractérisé par une importante mixité d'activités et d'usages, ce qui lui permet d'exercer différents rôles au sein de l'agglomération urbaine où il se trouve. »<sup>1</sup>

Recommandations :

- La Ville devrait modifier le prochain schéma d'aménagement afin de prévoir une plus haute densité, permettant l'accès en 15 minutes aux services de proximité. L'auto serait donc moins utilisée. La densification est une façon de générer un réel centre-ville et de la qualité humaine;
- Les stationnements incitatifs (espaces gratuits pour stationner sa voiture en toute sécurité et ensuite emprunter un second mode de transport) devraient être transformés en logements abordables;
- La Ville devrait modifier le schéma d'aménagement afin de diminuer la marge de recul (setback). Ce gain d'espace permettrait des trottoirs et des rues animés, des constructions plus rapprochées, une plus forte densité, la création de parcs et d'espaces rassembleurs. La construction de milieux de vie à échelle humaine limiterait l'étalement urbain et augmenterait la densité. Quand on parle de haute densité, il faut aussi s'attarder à maximiser l'espace au sol;
- La Ville devrait modifier les trois zones de densification : centre-ville, Place de la Cité et Boulevard des Allumettières (au Plateau) pour créer des quartiers 15 minutes à chaque station de transport structurant dans son schéma d'aménagement;
- La Ville devrait améliorer la perméabilité et la continuité entre les quartiers, afin d'optimiser la sécurité et la circulation d'un quartier à l'autre. Un trajet plus fluide encourage les résidents à opter pour des modes de transport actif;
- La Ville doit reprendre aux deux ans les études d'émissions des GES (la dernière date de 2015);

---

<sup>1</sup> Collectivités viables. Récupéré de : <http://collectivitesviables.org/articles/milieu-de-vie-complet.aspx>. Consulté le 19 mai 2021.

- La Ville devrait instaurer un programme de subvention pour la construction de logements (condos et appartements) de 3 chambres et plus;
- RTU : Ne pas les avoir entre le trottoir et le bâtiment. Ils devraient être sous la chaussée.

## 5. Une politique de télétravail

La pandémie a forcé la Ville à repenser le mode de travail. Le télétravail à temps partiel ou à temps plein peut être une solution pour désengorger les artères principales aux heures de pointe. Le travail décentralisé peut ainsi entraîner un exode rural. On remarque d'ailleurs que des secteurs comme Buckingham ont connu une hausse des transactions immobilières au cours de la dernière année. Malgré le télétravail, les gens ont besoin d'être connectés et faire partie d'une communauté. Les gens qui quittent la ville vers les banlieues deviennent dépendant de l'automobile.

Recommandation : la Ville doit développer des TOD et POD autour des arrêts de tramway pour permettre à ces gens de vivre et travailler dans le même endroit en étant connecté au reste de la Ville.

## 6. Du verdissement

Les bâtiments avec des toits verts sont nécessaires. La Ville doit promouvoir les avantages d'investir dans ce type de construction. La construction énergétique doit être imposée, un non-respect des normes pouvant entraîner des pénalités ou des surtaxes. Des crédits au développement performant énergétiquement pourraient être envisagés, ou encore un programme d'arborisation réglementaire prévoyant la plantation d'arbres compensatoires.

Il est aussi important pour Gatineau de préserver ses forêts industrielles pour qu'elles soient des puits à carbone, c'est-à-dire qu'elles absorbent le CO2 pour ainsi réduire les émissions de carbone.

### Recommandations:

- La Ville devrait augmenter les exigences quant au nombre d'arbres à planter par terrain lors de constructions neuves;
- La Ville pourrait instaurer un programme de subvention pour la plantation d'arbres sur des terrains existants;
- La Ville devrait inclure le développement d'une économie verte dans la future zone d'innovation.

## 7. Des frais d'étalement aux banlieues

L'étalement urbain que l'on observe à Chelsea, Cantley et dans le Pontiac est préoccupant. Il faudrait que la Ville réussisse à imposer des frais d'étalement à ces banlieues. Au niveau des taxes, on devrait taxer les maisons unifamiliales. Les normes environnementales devraient être applicables aux bâtiments qui sont à plus de 1 km des stations de transport structurant à l'extérieur du centre-ville.

## 8. Stationnement

Nous favorisons la création de projets intégrés avec des stationnements intérieurs.

### Recommandations :

- La Ville devrait faire preuve d'une certaine souplesse réglementaire pour les stationnements sur rue privée (ou allées d'accès) dans le calcul des aires de stationnement;

- La Ville devrait privilégier les stationnements parallèles. Concrètement, cela implique cependant une certaine souplesse réglementaire pour que les rues privées (ou allées d'accès ou de circulation) ne soient pas qualifiées comme des aires de stationnement de plus de 10 cases et pour que ces cases soient incluses dans le calcul du nombre de cases à fournir pour un usage.

## Conclusion

En résumé, Brigil priorise une réglementation holistique privilégiant une plus grande densité. Les services de proximité en moins de 15 minutes attirent les gens dans les quartiers et favorisent le transport actif et l'achat local. Notre vision est de bâtir le plus de logements possible connectés au réseau de transport en commun, avec le moins de marge de recul possible.

## Question #2

***Comment pourriez-vous contribuer au Plan climat à votre échelle ? Et comment la Ville de Gatineau pourrait-elle vous aider à y contribuer ?***

### 1. Favoriser le transport actif et collectif

Le transport en commun est la clé pour le développement holistique. Brigil doit donc faire les choix les plus judicieux possible en termes de terrains et d'investissement afin que les projets immobiliers soient plus proches des axes en transport en commun.

#### Recommandation :

- La Ville doit accroître son offre pour le transport collectif et actif;
- Afin d'améliorer l'expérience de transport actif des résidents, la Ville pourrait installer davantage de mobilier urbain (bancs publics) et de zones d'ombres, surtout aux coins de rue.

### 2. Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments

Il y a un avantage fiscal (cycle de développement) à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. La géothermie permet de chauffer ou climatiser un édifice en récupérant la chaleur gratuite du sol. Les toitures vertes contribuent également à limiter les îlots de chaleur. Nous faisons un choix conscient de privilégier des matériaux durables et écologiques dans nos constructions. La biomasse (matière organique d'origine végétale, animale, bactérienne ou fongique utilisable comme source énergétique) est également de plus en plus considérée.

Pour favoriser l'économie d'eau, nous installons des appareils ménagers à basse consommation dans nos logements locatifs. Pour limiter les dépenses en électricité, nous utilisons des appareils à basse consommation énergétique, tels que des lumières DEL et des contrôles de lumières.

### 3. Verdir nos milieux de vie

Nous plantons des arbres pour compenser ceux décimés afin de favoriser les puits de carbone et réduire les émissions de gaz à effet de serre.

#### Recommandation :

- La Ville pourrait instaurer un programme de subvention pour la plantation d'arbres sur des terrains existants;

- La Ville devrait trouver une solution rapidement pour l'élimination des déchets ultimes dans les sites d'enfouissement.

#### **4. Favoriser la construction en bois**

Au sein du G15+ Outaouais, nous nous sommes engagés à développer un projet-pilote sur l'utilisation des systèmes préfabriqués de construction en bois d'ingénierie pour les grands bâtiments. Le bois est une ressource renouvelable et un puits de carbone.

#### **5. Agriculture urbaine**

Nous favorisons l'agriculture urbaine pour rapprocher les gens du cycle de production de la nourriture et de la nature. Promouvoir les serres, l'apiculture urbaine et les petits élevages urbains est une stratégie pour encourager le développement vert et solidaire.

#### **6. Marges de recul**

La Ville ne doit pas être trop limitante dans ses règlements d'urbanisme. Pensons aux bâtiments verts, aux balcons et à la déconstruction. Les règlements sont souvent très restrictifs, ce qui augmente au final le coût du logement pour les résidents. Par exemple, la réduction des marges de recul nous permettrait de construire en plus forte densité en maximisant l'espace au sol. Cela contribue à créer un milieu plus convivial et sécuritaire pour les résidents, améliore leur expérience globale et contribue à réduire le coût de leur logement. Ces sommes peuvent ensuite être réinvesties dans l'économie locale.

#### **7. Déconstruction urbaine**

Nous conduisons un projet pilote pour la déconstruction en collaboration avec le CREDDO.

#### **Conclusion**

En résumé, nous nous engageons à favoriser la construction en bois, encourager l'agriculture urbaine, améliorer l'efficacité énergétique de nos bâtiments et prioriser la construction de projets immobiliers proches des axes en transport en commun.

Pour y parvenir, la Ville doit poursuivre le développement de son offre pour le transport actif et collectif. La Ville pourrait revoir son règlement sur les marges de recul pour permettre une plus forte densification. La Ville pourrait aussi instaurer un programme de subvention pour la plantation d'arbres sur des terrains existants.